

Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 7

SIXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1896



Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

SIXIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1896.

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

A	C
Accise	Canada, Archives du
Acte McCarthy (p.i.)	Canal Welland (p.i.)
Adams, E (p.i.)	Canaux, Statistique des
Affaires indiennes, Rapport annuel	Cayuga, Vente de lots à (p.i.)
Agriculture, Rapport annuel	Chamberlain, Charles (p.i.)
Alaska, Frontière de l' (p.i.)	Chambly, Canal de (p.i.)
Alert, Steamer (p.i.)	Chatham, Industries de (p.i.)
Allocation provisoire, Col.-Britannique	Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (p.i.)
Anglo-Canadienne—Compagnie de prêts et de placements (p.i.)	Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel
Appels des décisions du Conseil de la Trésorerie	Chemin de fer Canadien du Pacifique :
Archives du Canada	Affaires avec le département de l'Intérieur (p.i.)
Assurances, Compagnies d' 4a, 4b	Terres vendues par le (p.i.)
Assurances, Rapport annuel	Chemins de fer, Statistique des
Assurances du Service civil (p.i.)	Chemins de fer, Subventions aux (p.i.)
Auditeur général, Rapport annuel	Chicago, Canal de drainage de
B	Colombie-Britannique, " Allocation provisoire " (p.i.)
Baie des Chaleurs, Chemin de fer de la (p.i.)	Colombie-Britannique, Zone de chemin de fer dans la (p.i.)
Banques chartées	Collège militaire royal 43, 43a, 43b, 43c
Banques, Soldes non réclamés dans les	Commerce, Rapport annuel
Baptêmes, mariages et sépultures (p.i.)	Commissions aux officiers publics
Barnardo, Protégés du Dr (p.i.)	Commission géologique, Rapport de la
Barry, Station de la Baie de (p.i.)	Commission sur les taux du fret (p.i.)
Bateaux à vapeur, Inspection des	Comptes publics, Rapport annuel
Beliveau, Joseph (p.i.)	Conseil de la Trésorerie, Appels de décisions
Bétail des Etats-Unis (p.i.)	D
Bétail, Transit du (p.i.)	Dr Barnardo, Protégés du (p.i.)
Betteraves (p.i.)	Dépenses imprévues (p.i.)
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel	Diverses dépenses imprévues (p.i.)
Bière à Neepawa (p.i.)	Dividendes impayés dans les banques
Billetes d'acier (p.i.)	
Budget	

D

Douanes, Toronto, Service des.....(p.i.)	46
Donnelly, T.....(p.i.)	86
Droits d'auteur, Question des.....	86

E

Ecoles du Manitoba.....	39, 39a, 39aa, 39c
Ecoles, Territoires du Nord-Ouest.....	39b
Exposition à Régina.....(p.i.)	75
Exposition territoriale.....(p.i.)	75

F

Falsification des substances alimentaires.....	7b
Fer en gueuse.....(p.i.)	21
Ferme agronomique centrale.....(p.i.)	45
Fermes agronomiques, Rapport annuel.....	8c
Frontières de l'Alaska.....(p.i.)	74

G

Garanties et obligations.....(p.i.)	34
Girouard, Hon. Désiré.....(p.i.)	47
Goodwin, George.....(p.i.)	76
Gouverneur général, Mandats du.....(p.i.)	22
Grain, Qualités du.....(p.i.)	62
Gratifications de pêche.....(p.i.)	30

H

Haut-Commissaire.....	5a
Haut-Commissaire.....(p.i.)	48, 71, 71a

I

Impressions publiques et papeterie.....	11b
Inspection des bateaux à vapeur.....	11d
Intercolonial, Chemin de fer.....(p.i.)	67
Intérieur, Rapport annuel.....	13

J

Jetée de protection de Montréal.....(p.i.)	80
Justice, Rapport annuel.....	18

L

Liste des navires.....	11c
------------------------	-----

M

Mâchoire-d'Original.....(p.i.)	50
Maïs importé.....(p.i.)	60
Mandats du Gouverneur général.....(p.i.)	22
Manitoba, Ecoles du.....	39, 39a, 39aa, 39c
Mariages, baptêmes et sépultures.....(p.i.)	73
Marine et Pêcheries, Rapport annuel.....	11
Milice et Défense, Rapport annuel.....	19
Monnaie canadienne.....(p.i.)	71a
Montréal, Jetée de protection de.....(p.i.)	80
Montréal, Ottawa, et Baie Georgienne, Canal de.....(p.i.)	64
Moulins à grain d'alimentation.....(p.i.)	25
McCarthy, Acte.....(p.i.)	52

N

Navires, Liste des.....	11c
Navires de pêche des Etats-Unis.....(p.i.)	29
Neepawa, Bière à.....(p.i.)	51

O

Obligations et garanties.....(p.i.)	34
Officiers publics, Commissions aux.....	26
Ottawa, Arnprior et Parry Sound, Chemin de fer.....(p.i.)	40
Ottawa, Canal d'.....(p.i.)	64
Ottawa, Compagnie de gaz d'.....(p.i.)	92

P

Papeterie et impressions publiques.....	16b
Paspébiac, Travaux publics de.....(p.i.)	79
Pêche, Gratification de.....(p.i.)	30
Pêcheries, Rapport annuel.....	11a
Pensions, Service civil.....(p.i.)	23, 36, 63
Permis aux navires de pêche des E.-U.....(p.i.)	29
Permis de pêche.....(p.i.)	29, 81
Petit-Métis, Baie du.....(p.i.)	84, 84a
Pilotage, Système de, à Saint-Jean, N.-B.....	11b
Poids, mesures et gaz.....	7a
Police fédérale, Rapport sur la.....(p.i.)	27
Port-Stanley, Havre de.....(p.i.)	91
Postes, Directeur général des, Rapport annuel	12
Prince, Travaux publics dans le comté de(p.i.)	77a
Prior, Honorable E. G.....(p.i.)	44
Provencher, Licences à.....(p.i.)	52

Q

Qualités du grain.....(p.i.)	62
------------------------------	----

R

Recensement des Territoires du N.-O.....(p.i.)	54
Régina, Exposition de.....(p.i.)	75
Réserve de Saint-Pierre, Sauvages de la.....(p.i.)	28
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel.....	7
Rivière Saint-Jean, N.-B.....(p.i.)	89

S

Sauvages, Réserve de Saint-Pierre.....(p.i.)	28
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du.....	16
Sénateurs, Nominations de.....(p.i.)	49
Sépultures, baptêmes et mariages.....(p.i.)	73
Sérvice civil:	
Acte d'assurances.....(p.i.)	37
Conseil des examinateurs.....	16c
Commis surnuméraires.....(p.i.)	85
Liste du.....	16a
Pensions du.....(p.i.)	23, 36, 63
Service de steamers.....(p.i.)	56
Services postaux... (p.i.)	35, 35a, 35b, 35c, 35d, 35e
Sharp, David.....	81
Shortis, Valentine.....	42
Soldes non réclamés dans les Banques.....	3a
Soulanges, Canal de.....(p.i.)	76

S	T
St. Andrews, Rapides de .....(p.i.) 78	Transit du bétail.....(p.i.) 38, 38a
Statistique criminelle..... 8d	Tupper, Sir Charles, Bart .....(p.i.) 41
Statistique des canaux..... 10b	V
Statistique des chemins de fer..... 10a	Vente de lots à Cayuga.....(p.i.) 83
Steamer <i>Alert</i>.....(p.i.) 59	W
Substances alimentaires, Falsification des 7b	Wall, Dr.....(p.i.) 69
Subventions aux chemins de fer... (p.i.) 68, 68a, 88	Wingham, Industries de.....(p.i.) 33a
<i>Sweating system</i> 61, 61a	Wood, Hon. J. F .....(p.i.) 44
T	Y
Taux du fret, Commission sur les.....(p.i.) 70	Yale et Caribou.....(p.i.) 66
Terres fédérales.....(p.i.) 31, 31a	Z
Territoires du Nord-Ouest, Ecoles..... 39b	Zone de chemin de fer dans la Colombie-Bri-
Territoires du Nord-Ouest, recensement. (p.i.) 54	tannique..... (p.i.) 31
Territoires du Nord-Ouest, Police à cheval des 15, 15a	
Tignish, Brise-lames de.....(p.i.) 77	
Toronto, Service des douanes de.....(p.i.) 46	
Travaux publics, Rapport annuel..... 9	

Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

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

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits pour l'année expirée le 30 juin 1894-95. Présenté (1re partie) le 29 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster (2e et dernière partie présentée le 18 février 1896)..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 1a. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements depuis la session de 1895, sur appel de la décision de l'Auditeur général re achat de terrain pour le pénitencier du Manitoba.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présentés le 17 janvier 1896. 2a. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1897; présenté le 27 janvier. 2b. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896; présenté le 6 avril 1896.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
3. Liste des actionnaires des banques chartées de la Puissance du Canada, à la date du 31 décembre 1895. Présentée le 13 avril 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 3a. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1895, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 17 avril 1896, par l'hon. G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 4a. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurance sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1895. Présenté le 2 mars 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 4b. Analyse des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1895..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. W. B. Ives... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 5a. Rapports du Haut Commissaire en rapport avec le département du Commerce.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895, d'après les relevés officiels. Présentés le 24 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

- 7.** Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1895; Partie I. Accise, etc. Présentés le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 7a.** Revenu de l'Intérieur—Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présenté le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7b.** Revenu de l'Intérieur—Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1895. Présenté le 9 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8.** Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1895. Présenté le 21 février 1896, par l'hon. G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8a.** Rapport sur les Archives du Canada, 1895. Présenté le 24 mars 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8b.** Conférence sur la question des droits d'auteur. Présenté le 23 janvier 1896, par l'hon. W. H. Montague.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 6.

- 8c.** Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1895. Présenté le 6 avril 1896, par l'hon. G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8d.** Statistique criminelle pour l'année 1895....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 7.

- 9.** Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1895. Présenté le 26 février 1896, par l'hon. J. A. Ouimet....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 10.** Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1894-95. Présenté le 6 février 1896, par l'hon. J. Haggart.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 10a.** Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présentée le 30 janvier 1896, par l'hon. J. Haggart.....*Imprimée dans le n° 10.*
- 10b.** Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1894. Présentée le 30 janvier 1894, par l'hon. J. Haggart.....*Imprimée dans le n° 10.*

VOLUME 8.

- 11.** Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 (Marine). Présenté le 10 février 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11a.** Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 (Pêcheries). Présenté le 28 février 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11b.** Rapport d'une enquête sur le système du pilotage à Saint-Jean, N.-B. Présenté le 24 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11c.** Liste des navires publiée par le département de la Marine et des Pêcheries; étant une liste des navires inscrits dans les livres d'enregistrement du Canada, le 31 décembre 1895.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 9.

- 11d.** Rapport du président de la Commission d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1895.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12.** Rapport du directeur général des Postes pour l'année terminée le 30 juin 1895. Présenté le 23 janvier 1896, par sir A. P. Caron.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 10.

- 13.** Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1895. Présenté le 12 février 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13a.** Rapport Sommaire de la Commission de Géologie pour 1895. Présenté le 13 mars 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 14.** Rapport annuel du département des Affaires indiennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 11.

- 15.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1895. Présenté le 23 mars 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 15a.** Rapport supplémentaire du Commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest, 1895. Présenté le 16 avril 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16.** Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1895. Présenté le 23 mars 1896, par sir Charles Tupper.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Liste du Service Civil du Canada, 1895. Présentée le 17 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 16b.** Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1895, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1895. Présenté le 9 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 16c.** Rapport des Examineurs du Service Civil du Canada pour l'année civile 1895. Présenté le 20 mars 1896, par sir Charles Tupper.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1895. Présenté le 2 janvier 1896, par l'Orateur.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 18.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 7 février 1896, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 19.** Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Présenté le 30 janvier 1896, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 20.** Etat indiquant la prime payée sur les billettes d'acier fabriquées en Canada, du 31 mars au 31 décembre 1895. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood.....*Pas imprimé.*
- 21.** Etat indiquant la prime payée sur le fer en gueuse fabriqué en Canada, du 4 avril 1895 au 9 janvier 1896, et la quantité fabriquée. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. J. F. Wood.*Pas imprimé.*
- 22.** Relevé des mandats émis par le Gouverneur général à compte de l'exercice 1895-96, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Pas imprimé.
- 23.** Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1895. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.
Pas imprimé.
- 24.** Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1895 jusqu'au 2 janvier 1896. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.....*Pas imprimé.*
- 25.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896,—Etat indiquant où sont situés les moulins qui ont moulu du grain pour fins d'alimentation pendant l'année expirée le 30 juin 1895, et les noms des personnes qui ont exploité ces moulins ; le nombre de minots moulus par chacun et le montant brut de la remise faite dans chaque cas ; le montant de la remise (s'il en est) encore due ou réclamée dans chaque cas. Présentée le 20 février 1896.—*M. McMullen.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

26. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts Révisés du Canada, durant l'année 1895. Présentée le 17 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet.
Imprimée dans le n° 16.
27. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1895, conformément à la clause 5, chap. 184 des Statuts Révisés du Canada. Présenté le 17 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly....*Pas imprimé*
28. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 juillet 1895.—Copie de tous mémoires, pétitions et autres documents venant des sauvages de la réserve Saint-Pierre, Manitoba, et de toute correspondance à ce sujet depuis le 1er janvier 1892. Présentée le 20 janvier 1896.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*
29. Copie d'un arrêté en conseil du 8 janvier 1896, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de l'appât, etc. Présentée le 20 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.....*Pas imprimée.*
30. Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1894-95, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts Révisés. Présenté le 20 janvier 1896, par l'hon. J. Costigan.
Pas imprimé.
31. Les arrêtés du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise*, en conformité des dispositions de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 21 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Pas imprimés.*
- 31a. Les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, conformément aux dispositions de la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts Révisés du Canada. Présentés le 21 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Pas imprimés.*
32. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle est fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Présenté le 22 janvier 1896, par l'hon. T. M. Daly.....*Pas imprimé.*
- 32a. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant l'année terminée le 1er octobre 1895. Présentée le 10 février 1896, par l'hon. T. M. Daly.
Pas imprimée.
33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Le nombre d'industries manufacturières dans la ville de Chatham, spécifiant le nom de chacune et le nom du propriétaire. 2. Le nombre d'ouvriers employés dans chacune. 3. La valeur de la production de chacune. 4. Le chiffre du capital placé dans chacune. 5. Le total des salaires payés par chacune. 6. La valeur des matières premières employées dans chacune. Présentée le 23 janvier 1896.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*
- 33a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Le nombre d'industries manufacturières dans la ville de Wingham, spécifiant le nom de chacune et le nom du propriétaire. 2. Le nombre d'ouvriers employés dans chacune. 3. La valeur de la production de chacune. 4. Le chiffre du capital placé dans chacune. 5. Le total des salaires payés par chacune. 6. La valeur des matières premières employées dans chacune. Présentée le 23 janvier 1896.—*M. McDonald (Huron)*.....*Pas imprimée.*
34. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé, 1895, soumis au Parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19, des Statuts Révisés du Canada. Présenté le 23 janvier 1896, par l'hon. J. A. Ouimet.
Pas imprimé.
35. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie du contrat intervenu entre le directeur général des postes et M. Jos. Lamontagne le 1er juillet 1894, pour le transport des malles entre le lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford, ainsi que copie de tous documents, correspondance, soumissions et rapports autres que confidentiels au sujet de la résiliation de ce contrat; aussi, copie de nouveau contrat fait subséquemment par le gouvernement, ainsi que des soumissions qui l'ont précédé. Présentée le 24 janvier 1896.—*M. Vaillancourt*....*Pas imprimée.*
- 35a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance, rapports, soumissions reçues et contrats passés pour le transport des matières postales entre Battleford et Saskatoon, dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant les trois dernières années. Présentée le 24 janvier 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 35b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895.—Copie de toutes pétitions, lettres et papiers concernant un service postal quotidien entre Matane, comté de Rimouski, et Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé. Présentée le 24 janvier 1896.—*M. Joncas. Pas imprimée.*
- 35c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896.—Copie du contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport des malles de Winnipeg à Pilot-Mound et à des points à l'ouest de cette localité. Présentée le 13 avril 1896.—*Sir Richard Cartwright. Pas imprimée.*
- 35d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1896.—Copie des soumissions reçues en 1895 pour le transport des malles entre 108-Mile House, C.A., et Horsefly, avec les montants dans chaque cas. Copie de toute correspondance échangée entre l'inspecteur des postes (M. Fletcher) ou le département et les députés de Caribou ou Yale, au sujet du transport des malles sur la dite route. Copie du contrat actuellement en vigueur, son montant et le nom de l'entrepreneur. Copie des soumissions reçues en 1895 pour le transport des malles entre 150-Mile House et Keithley-Creek, avec le nom de l'entrepreneur et le montant du contrat; et indiquant aussi si le contrat a été transféré à quelqu'un, et dans ce cas à qui et à quelles conditions. Présentée le 17 avril 1896.—*M. McMullen. Pas imprimée.*
- 35e.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1896.—Copie de toute correspondance échangée entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et le gouvernement au sujet de réclamations pour augmenter le montant payé à la dite compagnie pour le transport des matières postales; aussi, copie de tout ordre en conseil ou règlement administratif concernant ces réclamations. Présentée le 17 avril 1896.—*M. Borden. Pas imprimée.*
- 36.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895.—Etat donnant :—1. Les noms de tous les employés inscrits sur la liste des pensions de retraite à la date du 1er janvier 1895; 2. La date de leur nomination comme employés civils permanents; 3. Le chiffre de leur salaire lors de leur nomination; 4. Le nombre d'années par eux passées au service; 5. Le chiffre de leur salaire lorsqu'ils ont été mis à la retraite; 6. La date de leur mise à la retraite et le nombre d'années, s'il en est, ajoutées à leur temps de service; 7. Le chiffre de la pension accordée; 8. Le montant brut versé au fonds de retraite par chaque employé retraité dont le nom paraît sur la dite liste à la date susmentionnée; 9. Le montant brut retiré par chacun des dits retraités; 10. L'âge de chacun des dits retraités lors de sa mise à la retraite; 11. Les noms de toutes personnes qui ont été sur la liste des pensions de retraite depuis la mise en force de l'acte et qui sont décédées avant le 1er janvier 1895, et les renseignements sur chacune d'elles qui sont demandés dans les neuf paragraphes précédents au sujet des employés mentionnés dans le premier paragraphe. Présentée le 27 janvier 1896.—*M. McMullen. Pas imprimée.*
- 37.** Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1895. Présenté le 28 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster.—*Pas imprimé.*
- 38.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 janvier 1896.—Copie d'un ordre en conseil concernant la quarantaine et le transport, par voie du Canada, des bestiaux des États-Unis, surtout en ce qui concerne le port de Saint-Jean, N.-B., et de tous autres ordres en conseil et règlements administratifs ou autres s'appliquant au transport des bestiaux des États-Unis par voie du Canada, et un état indiquant quelles mesures ont été prises afin que le transport en transit des dits bestiaux soit fait en conformité des dispositions de ces ordres en conseil et règlements; aussi, un état indiquant combien de bestiaux des États-Unis (s'il en est) ont déjà été expédiés *via* Saint-Jean, sous l'autorité de l'ordre en conseil. Présentée le 28 janvier 1896.—*M. Foster et M. Mulock. Pas imprimée.*
- 38a.** Réponse supplémentaire au n° 38. Présentée le 17 février 1896.—*M. Foster et M. Mulock. Pas imprimée.*
- 39.** Copie d'une correspondance additionnelle échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la province du Manitoba, au sujet de la question des écoles du Manitoba. Présentée le 30 janvier 1896, par l'hon. G. E. Foster. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 39a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1896.—Copie de tous ordres en conseil, de toute correspondance officielle et de tous autres documents concernant la question des écoles du Manitoba qui n'ont pas encore été déposés sur la table. Présentée le 6 février 1896.—*M. LaRivière.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 39aa.** Copie des papiers se rattachant à l'envoi d'une députation à Winnipeg pour conférer avec le gouvernement du Manitoba au sujet de la loi scolaire de cette province. Présentée le 26 mars 1896, par sir Charles Tupper.—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 39b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 mars 1896.—Copie du rapport adressé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest à Son Excellence le gouverneur général concernant le bill intitulé : "Ordonnance à l'effet d'amender et refondre, telles qu'amendées, les Ordonnances concernant les Ecoles", passé par l'Assemblée législative à sa dernière session, et qui a été réservé pour la sanction de Son Excellence. Aussi, copie de tout ordre en conseil ou rapport à ce sujet et au sujet du bill. Présentée le 26 mars 1896.—*M. McCarthy.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 39c.** Rapport des commissaires nommés pour conférer avec le gouvernement de la province du Manitoba, au sujet des écoles de cette province. Aussi, extraits des rapports du comité de l'honorable Conseil privé, en date des 17 et 27 mars 1896, concernant la nomination d'une commission pour conférer avec le gouvernement de la province du Manitoba sur la question des écoles de cette province. Présentés le 6 avril 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 40.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 juillet 1895.—Copie de toutes pétitions, correspondance, documents ou autres papiers adressés au gouverneur général ou au ministre des chemins de fer par des électeurs de la division sud de Renfrew ou par quelqu'un ou quelques-uns d'entre eux, ou par toutes autres personne ou personnes au sujet de la fermeture de la station de la Baie-Barry, sur la ligne du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dans le comté de Renfrew, et copie de tous papiers ou correspondance, comme ci-dessus, se plaignant de l'action de la dite compagnie de chemin de fer si libéralement aidée par le gouvernement, en causant des inconvénients et des préjudices aux affaires publiques, et en essayant de forcer un particulier de donner à la compagnie du terrain ou des privilèges que la compagnie ne pouvait se faire donner par la loi. Présentée le 6 février 1896.—*M. Casey.*.....*Pas imprimée.*
- 41.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896.—Copie de toute correspondance par lettres ou télégrammes entre le gouvernement et sir Charles Tupper, bart., concernant sa visite actuelle en Canada. Présentée le 7 février 1896.—*M. Casey.*.....*Pas imprimée.*
- 42.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1896.—Copie des pétitions, demandes, lettres, etc., demandant la commutation de sentence de mort prononcée contre Valentine Shortis en emprisonnement à vie, ainsi que les lettres et mémoires demandant que la loi suive son cours. Aussi, le rapport du juge Mathieu, et celui du ministre de la justice, et toute décision, ordre ou mandat concernant cette affaire. Aussi, un état indiquant si des pétitions en faveur de la commutation de la sentence de mort ont été soumises au Conseil, et dans ce cas, quelle décision (s'il en est) a été prise à ce sujet. Aussi, copie de toute correspondance entre Son Excellence le gouverneur général et le secrétaire des Colonies, par câblegramme ou autrement, sur le même sujet. Présentée le 11 février 1896.—*MM. Bergeron, Mulock et Davies.*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*
- 43.** Rapport du bureau des visiteurs du collège militaire royal, pour l'année 1895. Présenté le 12 février 1896, par l'honorable A. R. Dickey.....*Imprimé pour la distribution seulement.*
- 43a.** Rapport de M. Sandford Fleming, C.M.G., membre du bureau des visiteurs du collège militaire royal. Présenté le 25 mars 1896, par sir Adolphe Caron..*Imprimé pour la distribution seulement.*
- 43b.** Lettres du commandant du collège militaire royal, soumettant des observations sur le rapport du bureau des visiteurs du dit collège, et aussi sur le rapport de M. Sandford Fleming, C.M.G., membre du dit bureau. Présentées le 25 mars 1896, par sir Adolphe Caron....*Imprimées pour la distribution seulement.*
- 43c.** Une lettre et un rapport de l'officier général commandant la milice canadienne sur le collège militaire royal de Kingston. Présentés le 26 mars 1896, par sir Adolphe Caron.*Imprimés pour la distribution seulement.*

VOLUME II—*Suite.*

44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1896.—Copie de tous ordres en conseil et correspondance touchant la nomination de l'honorable E. G. Prior et de l'honorable John F. Wood, comme membres du Conseil privé du Canada, et copie des commissions ou instruments les nommant membres du Conseil privé et les nommant aussi aux charges respectives qu'ils occupent actuellement dans l'administration. Présentée le 12 février 1896.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896.—Etat indiquant,—La dépense totale encourue pour la ferme expérimentale à Ottawa, jusqu'au 1er janvier 1896. Le prix payé pour le terrain. Le coût total des édifices, de la main-d'œuvre employée pour faire des améliorations de nature permanente, et des autres travaux exécutés sur la ferme. Les montants payés pour fumier et engrais. Les montants payés pour les animaux. Le montant total payé pour machines et instruments. Le montant payé pour les harnais. La valeur des animaux sur la ferme au 1er janvier 1896. La recette totale provenant de la vente des animaux, du beurre, du fromage et des produits de la ferme jusqu'au 1er janvier 1896. Présentée le 17 février 1896.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896.—Etat donnant les noms de toutes les personnes nommées à quelque emploi en rapport avec les douanes à Toronto, depuis le 1er juillet 1891, avec la date de leur nomination et leurs salaires. Présentée le 17 février 1896.....*Pas imprimée.*
47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896.—Copie de l'ordre en conseil nommant l'honorable Désiré Girouard l'un des juges de la cour suprême du Canada. Présentée le 17 février 1896.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*
48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1896.—Copie de tous ordres en conseil, instructions du gouvernement ou d'aucun département et autres documents qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre, concernant la nomination d'un haut-commissaire à Londres ou concernant la nature de ses fonctions ou la manière de les remplir. Présentée le 17 février 1896.—*M. Casey*.....*Pas imprimée.*
49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896.—Copie des ordres en conseil relatifs à toutes les nominations de sénateurs faites depuis le 1er janvier 1896. Présentée le 20 février 1896.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*
50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895.—Copie de tous papiers et correspondance concernant la partie de l'emplacement de ville de Moose-Jaw, que possède le gouvernement du Canada, y compris le relevé des deniers reçus par les syndics du dit emplacement de ville, et de ceux reçus par le gouvernement fédéral. Aussi, un état donnant le nombre de lots appartenant encore au gouvernement et le montant des taxes payées annuellement par le gouvernement depuis que Moose-Jaw a été érigé en municipalité. Présentée le 24 février 1896.—*M. Davin*.
Pas imprimée.
51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896.—Copie de toute correspondance concernant l'octroi d'une licence pour manufacturer et vendre de la bière dans la ville de Neepawa, Manitoba; aussi, copie de toutes pétitions des citoyens de la dite ville protestant contre la dite licence. Présentée le 24 février 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1896.—1. Relevé de tous les honoires reçus par le gouvernement, aux termes de l'Acte connu communément sous le nom "d'Acte McCarthy", des diverses corporations municipales ou des personnes demandant des licences sous l'autorité du dit acte, dans le district électoral de Provencher, province du Manitoba. 2. Liste des réclamations non payées en rapport avec le dit acte dans le dit district électoral, et le montant de ces réclamations. Présentée le 24 février 1896.—*M. La Rivière*.
Pas imprimée.
53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896.—Copie de tous rapports au conseil et de tous ordres en conseil, rapport du juge et autres papiers et correspondance concernant l'élargissement de Charles Chamberlain, condamné à l'emprisonnement dans le pénitencier de la Montagne-de-Pierre, Manitoba, pour parjure, lors de la dernière élection fédérale dans la cité de Winnipeg. Aussi, copie de toutes pétitions ou autres communications adressées au gouvernement, ou à aucuns de ses membres ou à aucun département ou à Son Excellence, et de toutes lettres adressées par ou au nom d'aucun membre du gouvernement ou d'aucun département au sujet de la commutation de la peine du dit Chamberlain. Présentée le 24 février 1896.—*M. Martin* et *M. Mulock*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat faisant connaître d'une manière complète le recensement des Territoires du Nord-Ouest fait récemment par la police à cheval, spécifiant le nombre d'hommes et de femmes dans chaque division, ainsi que les limites des divisions. Présentée le 27 février 1896. *M. Martin*..... *Pas imprimée.*
55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant le montant d'argent payé à chacune des personnes qui ont reçu une prime en 1895, à même les fonds votés pour encourager la production de la betterave. Présentée le 4 mars 1896.—*M. Mills (Bothwell)*..... *Pas imprimée.*
56. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mars 1896,—Copie du contrat passé entre le ministre du commerce, au nom de Sa Majesté, et les syndics choisis par les actionnaires de la Compagnie de Commerce Maritime du Canada, pour un service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et Liverpool, Angleterre. Présentée le 6 mars 1896.—*M. Hazen*..... *Pas imprimée.*
57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Etat montrant le nombre de navires qui ont passé par le canal de Chambly dans chacune des années 1892, 1893, 1894 et 1895; le dit rapport indiquant séparément les navires chargés de charbon ou de bois, ainsi que les navires qui descendaient et ceux qui remontaient. Présentée le 6 mars 1896. *M. Langelier*..... *Pas imprimée.*
- 57a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1896,—Etat faisant connaître le montant de chaque réclamation faite par le gouvernement pour dommages soi-disant causés par des navires sur le nouveau canal Welland, depuis la date de son ouverture jusqu'au 31 décembre 1895, avec les noms de ces navires et de leurs propriétaires, la nature des dommages et la manière dont chaque réclamation a été réglée, soit par paiement complet ou partiel, ou en ne payant pas du tout, et s'il reste des réclamations non réglées. Aussi, un état donnant le montant de chaque réclamation non réglée et le nom de chaque navire (avec le nom des propriétaires) contre lequel il existe quelque semblable réclamation non réglée. Présentée le 9 mars 1896.—*M. Gibson*
Pas imprimée.
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 février 1897,—Copies de toutes lettres, requêtes, correspondance ou documents de quelque nature qu'ils soient demandant au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer la propriété du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs afin d'en faire un embranchement de l'Intercolonial. Présentée le 9 mars 1896. *M. Joncas*..... *Pas imprimée.*
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896—Copie de toute correspondance, papiers et documents se rapportant à la vente ou au louage du steamer *Alert*. Présentée le 9 mars 1897.—*M. Langelier*..... *Pas imprimée.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant la quantité de grains importée par chacun des distillateurs en 1895, et la quantité totale de grains importée nécessaire à l'alimentation. Présentée le 9 mars 1896.—*M. Mills (Bothwell)*.
Pas imprimée.
61. Rapport sur le *Sweating System* en Canada.—Présenté le 13 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 61a. Rapport supplémentaire au n° 61.—Présenté le 24 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
62. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mai 1895,—Etat indiquant : le nombre de boisseaux de blé livrés aux éleveurs de Fort-William et Port-Arthur, ainsi que la qualité du grain ; le nombre de boisseaux chargés sur des navires et la qualité, la nationalité et les lieux de destination de ces navires. Aussi, copie des conditions de qualité fixées par le bureau des inspecteurs à la réunion où il avait à établir la qualité pour l'année 1894. Présentée le 25 février 1896.—*Hon. M. Boulton*..... *Pas imprimée.*
63. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 février 1896,—Etat donnant les noms de tous les employés du service civil attachés ci-devant aux départements du secrétaire d'Etat et de l'agriculture, qui ont été mis à la retraite depuis le 1er juillet 1894, avec indication de leur âge, de leurs années de service, de leurs appointements, de leurs pensions de retraite ; donnant aussi, dans les cas où ces employés n'avaient pas encore atteint leur soixantième année ou n'avaient pas encore complété trente-cinq années de service, les raisons pour

VOLUME 11—*Suite.*

- lesquelles ils ont été mis à la retraite et le rapport du bureau de la Trésorerie sur chacun de ces cas ; donnant aussi les noms, les âges et les années de service de tous les employés attachés aux dits départements qui ont reçu avis qu'ils vont être renvoyés ou pensionnés. Présentée le 3 mars 1896.—*L'hon. M. Poirier*.....*Pas imprimée.*
- 64.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 février 1896, — Copie des cartes, rapports, devis estimatifs, etc., concernant la canalisation de l'Ottawa, et spécialement les rapports de T. C. Clarke et de Walter Shanley, avec copie de la correspondance, des pétitions, résolutions et autres pièces en la possession de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, relatives à la construction du canal Montréal, Ottawa et Baie-Georgienne. Présentée le 13 mars 1896.—*L'hon. M. Clemon*.....*Pas imprimée.*
- 65.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 juin 1895, — Copie de la correspondance et des télégrammes qui ont été échangés entre le direct. général des postes ou tout autre membre du gouvernement et la Chambre de Commerce de la Colombie-Britannique, le conseil de ville de Victoria, les députés qui représentent à la Chambre des communes le district urbain de Victoria, le direct. de poste de Victoria ou toute autre personne, entre le 1er janvier 1894 et le 1er mai 1895, au sujet de "l'allocation provisoire" et du retrait de cette allocation aux commis et facteurs du bureau de poste de la cité de Victoria, C.-B. Présentée le 19 mars 1896.—*L'hon. M. McInnis (Victoria)*.....*Pas imprimée.*
- 66.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896, — Copie de la liste des votants pour le district électoral de Yale et Caribou. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
- 67.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1896, — Etat donnant : Le nombre de personnes employées sur l'Intercolonial à la date du 30 juin dernier, faisant la distinction entre les employés temporaires et permanents. Le nombre de milles de voie ferrée exploitée à la même date. Le nombre de gares et de chefs de gares. Le nombre de voitures mises sur la ligne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1895, et entrées au compte des frais d'exploitation. Le nombre de locomotives mises sur la ligne et entrées au compte des frais d'exploitation. Le nombre des voitures mises sur la ligne et entrées au compte du capital. Le nombre de locomotives mises sur la ligne et entrées au compte du capital. Le nombre de tonnes de rails neufs posés et entrés au compte des frais d'exploitation. Le nombre de tonnes de rails posés et entrés au compte du capital. Le nombre de traverses posées et entrées au compte des frais d'exploitation et à celui du capital, respectivement. Le nombre de pouts réparés ou construits et entrés au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le nombre de ponts élevés, renouvelés et entrés au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le montant dépensé pour clôtures et entré au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, suivant le cas. Le montant total dépensé pour de nouveaux édifices de toute espèce le long de la ligne, et la partie de ce montant entrée au compte des frais d'exploitation ou à celui du capital, respectivement. Le montant total dépensé pour réparer des édifices et le montant entré au compte du capital ou à celui des frais d'exploitation, respectivement. Le montant dépensé pour drains, fossés et ponceaux le long de la ligne en sus de ce qui a été fait par les équipes de sections, et la partie de ce montant entrée au compte des frais d'exploitation et à celui du capital, respectivement. Présentée le 23 mars 1896.—*M. McMullen et M. Davies*.....*Pas imprimée.*
- 68.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 juillet 1895, — Etat indiquant : 1. Les noms des divers chemins de fer en Canada qui ont reçu une subvention en argent. 2. La province où est situé le dit chemin de fer. 3. Le nombre de milles pour lesquels une subvention a été accordée. 4. Le nombre de milles construits. 5. Le montant accordé par mille et le montant total payé. 6. Le nombre d'acres de terre accordé par mille et le nombre total donné ou actuellement dû à chaque compagnie. 7. Le montant total des subventions en argent données aux chemins de fer dans chaque province. 8. Le nombre total d'acres de terre accordé dans chaque province et le grand total d'argent et de terres donnés aux chemins de fer en Canada. Présentée le 23 mars 1896.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 68a.** Réponse supplémentaire au n° 68. Présentée le 26 mars 1896.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 69.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 mars 1896, — Copie de tous papiers, correspondance et rapports concernant la réclamation du Dr Wall, de Emerald, I.P.-E., pour dommages à raison de blessures qu'il allègue avoir reçues sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 70.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 9 mars 1896,—Etat détaillé du coût de la commission sur les taux de fret. Présentée le 23 mars 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimé.*
- 71.** Etat détaillé de la correspondance entre le bureau du haut-commissaire à Londres et le bureau du Conseil privé, de 1880 à 1896. Présenté le 23 mars 1896, par sir Charles Tupper....*Pas imprimée.*
- 71a.** Mémoire détaillé indiquant la valeur nominale et le coût réel des monnaies canadiennes en argent et en cuivre obtenues par l'entremise du haut-commissaire entre les années 1883 et 1895 inclusivement, et aussi l'économie réalisée. Présenté le 24 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Pas imprimée.
- 72.** Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et Placement, au 31 décembre 1895. Présenté le 23 mars 1896, par M. l'Orateur.....*Pas imprimé.*
- 73.** Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de Montmagny et Ottawa, pour 1895. Présentés le 23 mars 1896, par M. l'Orateur.....*Pas imprimés.*
- 74.** Copie du rapport conjoint des commissaires nommés en vertu de l'article premier de la convention entre les Etats-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande pour la délimitation de la frontière entre les Etats-Unis et la Puissance du Canada,—séparant l'Alaska de la Colombie anglaise—avec une minute approuvée du conseil à ce sujet, en date du 25 février 1896. Présentée le 25 mars 1896, par sir Charles Tupper.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 75.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1896,—Copie de toute correspondance concernant l'exposition des Territoires tenue l'été dernier à Régina et de tous papiers faisant connaître la part que le lieutenant-gouverneur des Territoires y a prise; aussi, copie des comptes détaillés des recettes et dépenses de la dite exposition, et des montants encore dus à ce sujet. Présentée le 17 avril 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
- 76.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1896,—Copie de tous contrats et correspondance entre George Goodwin et le département des chemins de fer et canaux ou tout autre département du gouvernement en rapport avec les contrats 4, 5, 6, 7 et 12 du canal de Soulanges. Aussi, copie de toute correspondance entre le département des chemins de fer et canaux et celui de la justice au sujet des dits contrats. Aussi, copie de tous ordres en conseil concernant les réclamations de George Goodwin en rapport avec les dits contrats. Aussi, copie de tout rapport adressé au département des chemins de fer et canaux ou à tout autre département par l'ingénieur du gouvernement en charge des dits travaux, concernant les travaux faits par l'entrepreneur George Goodwin et ayant trait à la réclamation produite par le dit entrepreneur Goodwin contre le gouvernement pour compensation à raison d'une levée étanche, ou ayant trait à toute autre réclamation qu'il a faite en rapport avec ses contrats sur le canal Soulanges. Présentée le 27 mars 1896.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*
- 77.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1896,—Copie du rapport de l'ingénieur chargé d'examiner l'état du brise-lames de Tignish, I.P.-E., en 1895, et de faire rapport à ce sujet. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*
- 77a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Etat faisant connaître le montant dépensé par les autorités fédérales pour chacun des brise-lames, jetées et quais, ci-après énumérés, dans le comté de Prince, I.P.-E., depuis 1880 jusqu'à date :—1. Brise-lames de Malpèque. 2. Brise-lames de Cap-Traverse. 3. Quai McGee, Baie d'Egmont. 4. Quai Higgins. 5. Brise-lames de Brea. 6. Brise-lames de West Point. 7. Brise-lames de Miminegash. 8. Brise-lames de Tignish. Le dit état faisant aussi connaître les travaux donnés à l'entrep., les noms des entrepreneurs, les travaux faits à la journée, les noms des personnes en charge et le nom de l'inspecteur dans chaque cas. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Copie de toute correspondance concernant l'amélioration des rapides de Saint-André qui n'a pas encore été soumise à la Chambre. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
- 79.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1896,—Copies de toutes requêtes, lettres, correspondance ou documents de quelque nature qu'ils soient demandant au gouvernement la construction de quais ou jetées à Paspébiac, dans le comté de Bonaventure, afin de faire à cet endroit un havre de refuge. Présentée le 2 avril 1896.—*M. Joncas*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 80.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1896.—Copie des plans, rapports, etc., relatifs à l'ouvrage appelé " la jetée de protection ", dans le port de Montréal, actuellement en cours de construction ; copie de la correspondance relative à cet ouvrage ; des pétitions, résolutions, rapports, protêts et autres documents pour ou contre son exécution, et spécialement des opinions exprimées à ce sujet par la faculté de médecine de la cité de Montréal, le bureau de santé de la province de Québec et le bureau de salubrité de la cité de Montréal. Présentée le 19 mars 1896.—*L'hon. sir William Hingston*.....*Pas imprimée.*
- 81.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Etat donnant le nom de chaque personne à qui une licence de pêche a été accordée par David Sharp, gardien de pêcheries, de Port-Dover, Ont., pendant les années 1894 et 1895, et le montant reçu pour chaque licence ainsi accordée pendant les dites années. Présentée le 13 avril 1896.—*M. Charlton*...*Pas imprimée.*
- 82.** Rapport préliminaire sur l'effet du canal de drainage de Chicago sur le niveau des grands lacs. Présenté le 13 avril 1896, par l'hon. J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 83.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 mars 1896,—Copie de tous papiers concernant la vente des lots nos 15 et 16, côté ouest de la rue Cayuga, village de Cayuga, province d'Ontario, à W. A. Mitchell ou à aucune autre personne, y compris copie de la pétition, avec les signatures, demandant de vendre ces lots ; aussi, état faisant connaître si en aucun temps, par le passé, demande a été faite au gouvernement de pouvoir utiliser les dits lots comme cimetière, et si le gouvernement ou quelqu'un de ses officiers a donné l'autorisation à cette fin : aussi, si le gouvernement, lors de la vente de ces lots, savait qu'ils avaient servi comme cimetière et que plusieurs centaines de corps y étaient enterrés. Présentée le 13 avril 1896.—*M. Charlton*...*Pas imprimée.*
- 84.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896,—Copie de toute correspondance, papiers, documents, télégrammes, etc., adressés au gouvernement par des propriétaires ou agents de steamers ou de navires, assurances maritimes, manufacturiers, marchands et autres, de la cité de Montréal ou d'ailleurs, concernant un havre de refuge au Petit-Métis. Présentée le 13 avril 1896.—*M. McShane*.....*Pas imprimée.*
- 84a.** Réponse supplémentaire au n° 84. Présentée le 22 avril 1896.—*M. McShane*.....*Pas imprimée.*
- 85.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895.—Montant payé dans le service intérieur de chaque département pour les surnuméraires pendant les années du 1er juillet 1880 au 30 juin 1884, respectivement, pour chacune des dites années. Présentée le 20 avril 1896.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*
- 86.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896.—Copie de tous papiers et correspondance entre E. Adams, ci-devant inspecteur de chaudières à vapeur, etc., à Kingston, et actuellement président du bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur, et le département de la marine et des pêcheries, concernant toutes plaintes portées par le dit Adams contre T. Donnelly, inspecteur de coques de navires à Kingston, ou touchant la manière dont il remplit les devoirs de sa charge. Présentée le 20 avril 1896.—*M. Borden*.....*Pas imprimée.*
- 87.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1896,—Copie de toute correspondance échangée entre le département de l'intérieur et D. J. O'Donoghue, secrétaire du comité législatif du Conseil des Métiers et du Travail, Toronto, concernant l'erreur commise dans le rapport du comité sur l'immigration en 1895, en citant une certaine lettre au sujet de la réussite des protégés du Dr Barnardo comme colons en Canada. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Casey*.
Pas imprimée.
- 88.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant : 1. Les noms des divers chemins de fer en Canada qui ont eu de l'aide du gouvernement fédéral, à l'exception de la ligne-mère du Pacifique Canadien. 2. La province dans laquelle est situé, en tout ou en partie, le dit chemin de fer ; et s'il est situé dans deux provinces ou plus, le nombre de milles dans chaque province ; 3. Le comté ou les comtés dans chaque province traversés par les dits chemins ; 4. Le montant d'argent réellement payé à chaque chemin de fer jusqu'au 1er janvier 1895 ; 5. Les chemins de fer construits en Canada par le gouvernement fédéral depuis la Confédération, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique ; 6. Les provinces dans lesquelles ils ont été construits ; 7. Le coût total de chaque ligne construite ou aidée par le gouvernement fédéral dans chaque province, y compris l'équipe-

VOLUME 11.—*Fiu.*

- ment; S. La somme totale dépensée jusqu'au 1er janvier 1895, pour la construction des chemins de fer de l'Etat dans chaque province, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*
89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 février 1896,—Etat indiquant quelles sommes ont été votées par le parlement pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Jean, N.-B., et ses tributaires, pendant les années de 1887 à 1895, inclusivement; quelle partie de ces crédits a été dépensée chaque année pour les dites améliorations pendant la dite période; en quels endroits de la dite rivière ces sommes ont été dépensées; par qui ces deniers ont été dépensés et quelle est la nature des travaux exécutés dans chaque cas; quelle partie de ces crédits a-t-elle été dépensée au creek Gibson, dans le comté de Carleton, le montant dépensé et la nature des travaux exécutés. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Colter*.....*Pas imprimée.*
90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1890,—Copie de toutes requêtes, lettres et correspondance en faveur d'une indemnité à Joseph Beliveau, pour les blessures qu'il s'est faites en travaillant au département des travaux publics, à Sorel. Présentée le 22 avril 1896.—*M. Bruneau*.....*Pas imprimée.*
91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 mars 1896,—Etat détaillé des \$5,000 dépensés il y a quatre ans pour le havre de Port-Stanley, y compris les bordereaux de paye et le compte en détail des paiements se rapportant à cette dépense. Présentée le 22 avril 1896. *M. Casey*.....*Pas imprimée.*
92. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 mars 1896,—Copie du rapport de l'ingénieur-mécanicien du département des Travaux publics, et de toute correspondance et papiers concernant les réclamations impayées de la Compagnie du gaz d'Ottawa pour le gaz dépensé dans les édifices du parlement du Canada pendant les années 1866 et 1867, et aussi, copie de l'ordre en conseil passé à ce sujet. Présentée le 22 avril 1896. *Sir James Grant*.....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1895

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37, DES
STATUTS RÉVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1896

Travaux Publics.

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

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Respectueusement soumis,

J. ALD. OUMET,

Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 12 février 1896.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Actes du parlement.	Relatifs aux travaux publics.	vii	179
Agassiz.	Ferme expérimentale.		7, 13
Agent et dépenses imprévues, C.-B.	Entretien.		21
Alexandria.	Ecole de réforme.		4
Allison, John C.	Octroi à sa veuve.		2
Almonte.	Bureau de poste.	xvii	4, 10, 31, 255
Amendements à la loi.	Actes relatifs à.	viii	179
Amherst.	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 25, 252
Amherstburg.	do	xvii	4, 10, 32, 255
do	Port.		19, 118
Annandale.	Dragage.	xix	18, 94
Annapolis.	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 25, 252
Annexe n° 1.	Rapport du comptable.		3
Anse aux Griffons.	Débarcadère.		16
Anse à Louise.	do		16
Anse au Hareng.	Dragage.	xvi	18, 90
Anse de Babin.	Construction de quai.	xv	14, 46
Anse Campbell.	Réparations au brise-lame.	xix	15, 6
Anticosti, Ile d'.	Service télégraphique.	vii, xxiii	21, 216, 222
Antigonish.	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 25, 252
Arichat.	Ouverture de la navigation.	xiii	210
Arichat-Ouest.	Réparations au quai.		14
Arnprior.	Bureau de poste.		4
Ashcroft et Barkerville.	Lignes télégraphiques.	vii, xxiii	21, 218, 234
At the Gravel Pits.	Tableau.	viii	239
A Venetian Bather.	do	viii	239
Aylmer.	Bureau de poste.	xx	4, 9, 29, 253
Baddeck.	do	xvi	3, 8, 25, 252
Baie Colpoj.	Quai.		17-
Baie des Peres.	Réparation à la jetée.		15
Baie Honora.	Exploration.		17
Baie Saint-Paul.	Jetée isolée et prolongement du quai.	xix	15, 72
Baie Sainte-Marie.	Réparations de la jetée.	xix	15, 71
Baie Saint-Pierre.	Brise-lames.		15
do	Ouverture de la navigation.	xiii	210
Baie de Fundy.	Système télégraphique.	vii, xxiii	20, 215, 227
Barkerville, etc.	Lignes télégraphiques.	vii, xxiii	21, 218, 234
Barrie.	Bureau de poste.	xvii	4, 10, 32, 255
Bassin de radoub.	Employés.	xi	207
do	Proportions.	xii	145
Bassin Louise.	Dragage.		18, 118
Bathurst.	Edifice public.	xiv	3, 8, 27, 253
do	Ouverture de la navigation.	xiii	210
Battleford.	Casernes.		20
Battures Fisher et Chestnut.	Dragage.	xiv	18, 92
Bayfield.	Brise-lames, etc.		14
Bay Fortune.	Réparation du havre.	xix	15, 66
Bay View.	do à la jetée.	xix	15, 66
Bear Trap.	Ouverture du chenal.	xv	14, 46
Bella Bella.	Ecole indienne.		12
Belleville.	Port.		17, 119
do	Ouverture de la navigation.	xiii	210
do	Bureau de poste.	xvii	4, 10, 32, 255
Belœil.	Jetée, etc.		15
Berlin.	Bureau de poste.	xvii	4, 10, 32, 255

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique	vii, xxiii	21, 216, 229
Berthier (en bas)	Dragage et réparations	...	15, 18, 117
Bic	Réparation du quai	xiii	19, 150
Birtle	Jetée, etc.	...	6
Blanche Harbour	...	xv	14, 46
Blue Rock	Réparation du brise-lames	xv	14, 47
Boularderie, Pointe Monday	Construction de quai	xv	14, 47
do Ross Ferry	Améliorations	...	14
Bowes, J.	Allocation de retraite	...	21
Brampton	Bureau de poste, etc.	xvii	5, 10, 32, 255
Brandon	Douane	...	6, 11, 256
do	Edifices publics	xiii	6, 11, 37, 256
do	Ferme expérimentale	...	6, 11
do	Bureau de poste, etc.	xiii	6, 11, 37, 256
do	Bureau du revenu de l'intérieur	...	11
do	Dépôts d'immigrants	...	6, 11
do	Ecole d'industrie	xiii	6, 11, 37
Brantford	Bureau de poste, etc.	xvii	5, 10, 32, 255
Broad Cove—Inverness	Réparation du quai	xv	14, 49
do Lunenburg	do du brise-lames	xv	14, 48
Brockville	Bureau de poste	...	5, 10, 255
Buctouche	Reconstruction du quai	xiii	15, 59
Buckhorn	Travaux de la Vallée de la Trent	...	153
Burleigh	Nouvelle-Ecosse	iv, xvi	3, 8, 25, 1252
Burlington, Chenal de	Réparation de la jetée et dragage	xvii	17, 78
do	do du pont	...	20
Burntchurch	Quai	...	15
Câbles	Sous-marins de l'Etat	vi	216
Cacouna	Prolongement de la jetée	xix	15, 72
Calgary	Bureau du commis des travaux	...	12
do	Palais de justice, etc.	...	7, 12, 257
do	Dépôt d'immigrants	...	7, 12, 257
do	Casernes de la police à cheval	...	12
do	Bureau de poste, etc.	...	7, 12, 257
do	Bureau d'enregistrement	...	12
Calmet Station du	Gliissoirs, etc.	...	148
Campbellton	Débarcadère	xiii	15
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Canada	Dragueur	x	96, 102, 142
Cap de la Madeleine	Prolongement du quai	xix	15, 72
Cap-Beale, etc.	Lignes télégraphiques	vi	234
Cap-Breton	Service do	...	224
Cap-Ray	Lignes do	vii, xxiii	21, 215, 221
Cap-Sable	do do	vii, xxiii	20, 215, 225
Cap Sainte-Marie	Réparation du quai	...	14
Cap-Tourmentin	Travaux dans le port, etc.	xiii	15, 59
Cardigan	Dragage	xix	18, 94
Cardigan-Nord	Réparation de la jetée	xix	15, 70
Caribou, Ile du	Service télégraphique	...	230
do	Elever la chaussée	xv	14, 48
Carillon, Station de	Rivière Ottawa	...	147
Carleton	Bureau de poste	...	3, 8, 253
Carleton Place	do	...	5, 10, 255
Cartier, Pont de	Rivière Saint-Louis	xxii	20, 155, 157
Cascumpec	Brise-lames	...	15
Cayuga	Bureau de poste	...	5, 10, 255
"Challenge"	Dragueur	x	123, 134
Challenger	SS. à la Grosse-Isle	xx	4, 29
Chapel-Point	Réparation de la jetée	...	15
Charlottetown	Edifice fédéral	xix	3, 8, 25, 252
do	Hôpital de marine	...	3
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Charlemagne	Dragage	...	18, 117
Chatham, N.-B.	Bureau de poste	iv, xiv	3, 8, 27, 253
Chatham, Ont.	Amélioration du bureau de poste	...	5, 10, 255
do Escuminac, N.-B.	Réseau télégraphique	vi	20, 226
Chats, Station des	Rivière Ottawa	...	148
Chaudière, Station de la	do	iii	147

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Chaudière, Station de la.	Ponts	xxii	20, 147
Chauffage.	Edifices fédéraux	v	8, 40
Chauffeurs	Noms et salaires		8, 200
Chenal des navires.	Fleuve Saint-Laurent.		16, 113
Chenaux, Station des	Rivière Ottawa.		148
Chéticamp)	Lignes télégraphiques	vii, xxiii	20, 215, 226
do	Dragage.	xvi	18, 89
Chicoutimi.	Améliorations au quai	xix	15, 73
China Point.	Réparation de la jetée	xix	67
Church Point, N.-E.	Construction de caissons.	xv	14, 49
do I.P.-E.	Réparation de la jetée		15
Chutes Fénélon.	Réparation du glissoir.		153
Clifton (Chutes Niagara)	Bureau de poste		5, 10, 255
Coaticook.	do		4, 9, 253
Cobourg.	Bureau de poste, etc.	xvii	5, 10, 32, 255
do	Havre, dragage, etc.		17
Collingwood	Dragage, etc.		17, 19, 119
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Colombie-Britannique.	En général	ix	13
do	Service télégraphique.	vii, xxiii	21, 218, 234
Commis surnuméraires.	Appointements.		21
Cie d'améliorat. du haut de l'Ottawa.	Coût		22
Contrats adjugés.	Rapport sur les.	x	183
Contreccœur.	Dragage.		113
Cornwall.	Bureau de poste, etc.	xvii	5, 10, 32, 255
Correspondance.	Officielle, etc.	viii, x	243
Coteau-du-Lac.	Réparations de la jetée		16
Côte Nord.	Service télégraphique	vi	21, 216, 229
Cour suprême, Ottawa	Entretien, etc.		5
Cow Bay	Réparations	xv	14, 49
Cribbin's Point	Quai, etc.	xv	14, 50
Curateur, Rapport du.	Galerie des beaux-arts	viii	239
Dalhousie	Bureau de poste.		3, 8, 253
Dartmouth	Edifice public	xvi	3, 8, 25
Déboursés	Dragueurs		123, 130
Dépenses.	Rapport annuel des	xi	3, 252
do	Diminution.	viii	
Descousse	Quai, etc.		14
do	Dragage.	xvi	18, 89
Des Joachims.	Pont	xxii	20, 155
Devil's Island.	Brise-lames.		14
Digby.	Reconstruction de la jetée		14
District de Trent	Glissoirs, etc.	iii	20, 153, 165
do du lac Saint-Jean	Améliorations à la navigation.	xix	74
do du Saint-Maurice.	Glissoirs et estacades.	iii, xxiii	19, 151, 164
do du Saguenay.	Glissoirs et estacades, rapport, etc.	iii, xxii	155, 165
Divers	Dépenses relatives au télégraphe.		52
Dorval, Havre de	Dragage.		18, 117
Dragage.	En général.	i	19, 118
do	Outillage	x	18, 142
do	Rapport sur.		142
Dragueurs	Réparations, etc.		18, 142
Dundas.	Bureau de poste.		5, 10, 145
do et Waterloo.	Dragage.	xix	18, 25
Dundee.	Douane		4, 259
Dyer's Bay	Construction d'un débarcadère.	xvii	17, 78
Eastern Passage	Dragage.	xvi	18, 89
Eau	Edifices fédéraux	v	6, 40
Eclairage	do	vi	40
Edifices du parl.-ment.	Ottawa	xviii	5, 35
Edifices fédéraux.	Charlottetown	xix	3, 8, 25
do	Dépenses en général.		4, 6, 7
do	Halifax.	xvi	3, 8, 26, 252
do	Colombie-Britannique	ix	7, 13, 39, 258
Edifices publics.	En général	iv	6, 7
do	Nouvelle-Ecosse	vii	5, 33, 255
do	Leur construction et leur entretien		
Edmonton.	Edifices publics.		7, 12, 257
Escuminac.	Lignes télégraphiques	vii, xxiii	20, 215, 226

Lieu.	Désignation des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Esquimalt	Bassin de radoub	iii, xi	17, 145, 166
Estevan, T.N.-O.	Bureau des terres fédérales		12
Étang du Nord	Réparation du brise-lames	xix	16, 73
État	Dépenses annuelles	xi	3, 252
Examens et relevés	Liste des localités	xxiii	157
Farnham-Ouest	Bureau de poste, etc.	xx	4, 10, 31, 254
Fleuve Saint-Laurent	Chenal des navires		16, 113
do	(Le Gros Bois)		19, 117
Fonctionnaires principaux	Ministère des travaux publics, 1841 à 1895	xvii	193
Fraserville (Rivière-du-Loup)	Bureau de poste		4, 9, 254
Frédéricton	do		3, 8, 253
French Creek et Alberni	Lignes télégraphiques	vii	21, 218
Galerie Nationale des Beaux-Arts	Rapport, etc.	viii	239
Galt	Bureau de poste	xvii	5, 10, 33, 255
Gananoque	do	xvii	5, 10, 23, 255
do	Douanes		
Gardiens	Noms, salaires, etc.		8, 200
Gardner's Creek	Nouveau quai		15
Garry Bush	Rivière Fraser		83
Gaspé	Ouverture de la navigation	xiii	210
Gatineau, Rivière et jetée	Glissoirs et estacades, etc.	iii, xxiii	16, 19, 149
Geo. McKenzie	Dragueur	x	90, 99
Georgetown	Réparation de la jetée	xix	15, 67
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	201
Glissoirs et estacades	Perception des droits	iii, xxii	22, 163
do	Rapport du percepteur, etc.	xxiii	163
do	District de Newcastle, rapport, etc.	iii	2, 22, 165
do	do Ottawa do	iii	22, 163
do	do Saguenay do	iii	22, 165
do	Personnel employé do	xxii	196
do	District de Saint-Maurice do	iii	22, 164
Goderich	Bureau de poste, etc.		5, 10, 255
do	Réparation de la jetée et dragage	xvii	17, 19, 79, 119
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	11, 210
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	vi	20, 222, 225
Grande Décharge	Prolongement du ponton	xix	16, 73
Grand Etang	Travaux du havre	xv	14, 50
Grand Manan	Ligne télégraphique	vii, xxiii	20, 216, 227
Grand Pabos	Prolongement du quai		16
Grandes Piles	Station, glissoir		152
Grande Rivière	Prolongement du quai		16
do	Dragage	xix	18, 94
Great Village	Quai, etc.	xv	14, 51
Grosse-Isle	Station de la quarantaine	xx	4
do	Service télégraphique	vii, xxiii	21, 217, 228
Guelph	Bureau de poste	xvii	5, 10, 33, 255
Halifax	Bureau du sous-receveur général		3, 8, 252
do	d'ince fédéral	xvi	3, 8, 26, 252
do	Salle d'exercices	v, xvi	3, 26
do	Bureau de l'ingénieur		3, 252
do	Entrepôt de vérification	xvi	3, 8, 26, 252
do	Bassin de radoub	xii	14
do	Dépôt d'immigrants	xvi	3, 8, 26
do	Station de quarantaine de l'île Lawlor		3
do	Pénitencier		3, 252
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Hamilton	Dragage		17, 120
do	Douane		5, 10, 255
do	Salle d'exercices		10
do	Bureau de poste		5, 10, 255
Havres, I. P.-E.	En général	i, xix	15, 18, 66, 94
do	N.-B.	i, xiii	15, 18, 59, 92
do	P.-Q.	i, xix	16, 18, 72, 117
do	Man.	i, xiii	17, 81, 136
do	N.-E.	i, xv	14, 18, 46, 88
do	T.N.-O.		17
do	Ont.	i, xvii	17, 19, 78, 118
do	C.-B.	ix	17, 82, 138
do	et brise-lames		14
Harbourville	Réparation du brise-lames	xv	14, 51

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Hiltz's Narrows.....	Réparation de la jetée.....	xv	14, 51
Hnausa, Quai.....	Lac Winnipeg.....	xiii	17, 80
Hopewell, Cap.....	Quai de ballast.....	xiii	15, 59
Hull.....	Bureau de poste.....	..	4, 7, 253
do.....	Glissoir, pont, etc.....	xxii	20, 147
Hurd's Point.....	Réparation de la jetée, etc.....	xix	15, 62
Ile aux Grues.....	Réparation de la jetée.....	..	14
Ile Pelée.....	Lignes télégraphiques, etc.....	vii, xxiii	21, 217, 231
Ile des Bois.....	Réparations aux brise-lames.....	xix	15, 71
Ile Verte.....	Débarcadère, réparations.....	xix	19, 16, 78
Imprimerie Nationale.....	Dépenses.....	..	5, 35
Indian-Head.....	Ferme expérimentale.....	..	7, 14
Ingonish-sud.....	Améliorations et terrains expropriés.....	..	16
Jetées.....	En aval de Québec.....	..	16
Joachims.....	Glissoirs, etc.....	..	155
Joliette.....	Bureau de poste.....	xx	4, 9, 29, 453
Kaministiquia, Rivière.....	Dragage.....	..	17, 120
Katchawannoe, Lac.....	Estacade.....	..	1
Kennebecasis, Rivière.....	Améliorations au chenal de Moss Glen.....	..	..
Kicking Horse River.....	Travaux de défense.....	ix	..
Kier's Shore Wharf.....	Prolongement.....	xix	..
Kincardine.....	Dragage du havre.....	..	210
Kincardine.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xiii	17, 79
Kingston, Ont.....	Enlèvement d'une batture.....	xvii	..
do.....	Bassin de radoub.....	iii, xii	17, 144, 166, 175
do.....	Douane.....	..	5, 10, 255
do.....	Entrepôt de vérification.....	..	10
do.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xiii	210
do.....	Dépôt d'immigrants.....	..	5, 255
do.....	Bureau du revenu de l'intérieur.....	..	10
do.....	Collège militaire.....	..	5, 10, 255
do.....	Bureau de poste.....	..	5, 10, 255
do.....	Jetée, réparations et dragage.....	xvii	17, 19, 79, 120
Kingsville.....	Améliorations à la navigation.....	ix	..
Kootenay.....	Bureau de poste, etc.....	..	4, 9, 253
Lachine.....	Réparation du quai.....	..	16
Lacolle.....	Niveau de l'eau.....	..	17
Lacs Simcoe et Couchiching.....	Rideau Hall.....	..	6
Laiterie.....	Réparations.....	xix	15, 68
Lambert, Jetée de.....	Bureau de poste, etc.....	..	4, 9, 253
Laprairie.....	Brise-glaces.....	..	16
do.....	Brise-lames, reconstruction.....	xv	14, 51
L'Ardoise.....	Station de quarantaine.....	..	3
Lawlor's Island, Halifax.....	Edifices publics, etc.....	xv	7, 12, 38, 257
Lethbridge.....	Lignes télégraphiques.....	vii	21, 218, 222
do.....	Rapports, etc.....	iii, xii	16, 143, 175
Lévis, Bassin de radoub de.....	Dépôt d'immigrants.....	..	4, 9
do.....	Station de quarantaine des bestiaux.....	..	4
do.....	Rapport sur l'gnes fédérales.....	vii, xxiii	20, 157
Lignes télégraphiques.....	Recettes et dépenses.....	vii, xi	20, 220
do.....	Total des dépenses, lignes du St-Laurent.....	xi	20, 220
do.....	En général.....	..	21
Lillooet.....	Ligne télégraphique.....	xxiii	21, 218
Lindsay.....	Bureau de poste.....	..	5, 10, 255
Little Harbour.....	Brise-lames.....	xv	14, 52
Little Rapids.....	Glissoir.....	..	149
London, Ont.....	Douane.....	..	5, 10, 255
do.....	Dépôt d'immigrants.....	..	5
do.....	Bureau de poste.....	..	5, 10, 255
Longueuil.....	Agrandissement de la jetée.....	..	16
Lotbinière.....	Dragage.....	..	113
Louis Head.....	Brise-lames.....	..	14
Louisbourg, Port de.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xiii	210
Louiseville.....	Dragage.....	..	18, 118
Low Point.....	Télégraphe.....	..	20
Lumière.....	Edifices fédéraux.....	vi	46
Lunenburg.....	Bureau de poste.....	xvi	3, 8, 26
Mabou.....	Dragage.....	xvi	18, 90
Mâchoire de l'Original.....	Palais de justice.....	..	7, 12, 201
Macdonald, Sir John A.....	Monument.....	..	21

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Macleod.....	Palais de justice.....		7, 257
Macleod.....	Douane.....		7, 257
Madawaska, Rivière.....	Jetée, digues, etc.....	iii, xxiii	19, 149
Madeleine, Iles de la.....	Service télégraphique.....	vii, xxiii	21, 216, 223
Magog.....	Quai acheté.....		16
Maisonneuve.....	Monument.....		21
Malbaie ou Murray Bay.....	Réparation de la jetée.....	xx	16, 74
Manitoba.....	Edifices, etc.....	xiii	6, 11, 37, 256
do.....	Havres en général.....	xiii	17, 136
do.....	Edifices publics en général.....		6
Maple-Creek.....	Palais de justice.....		7
Margaree.....	Brise-lames.....	xv	14, 52
Margaretville.....	Réparation de la jetée.....	xv	14, 53
Maria, Pont de la rue.....	Réparations, etc.....	xxii	20, 148
Matane.....	Réparation de la jetée.....	xx	16, 74
McNair, Anse de.....	Brise-lames, etc.....	xv	14, 53
Meagher's-Beach.....	Ouvrage de protection.....	xv	14, 54
Meat-Cove.....	Télégraphe.....	vii, xxiii	20, 215, 224
Mécaniciens.....	Noms et salaires.....		8, 200
Medicine-Hat.....	Palais de justice.....		12
Metlakantla.....	Ecole indienne, etc.....		13
Michaud, Joseph, I.C.....	Allocation de retraite.....		21
Midland, Port de.....	Dragage.....		19, 120
Miminegash.....	Réparations aux travaux.....	xix	15, 69
Minnedosa.....	Bureau des terres fédérales.....		11
Mistassini, Rivière.....	Améliorations.....	xx	16, 74
Moncton.....	Bureau de poste.....	xiv	3, 8, 28, 253
Monk's-Head.....	Couper le chenal.....	xv	14, 54
Montague.....	do.....		3, 8, 252
Montreal.....	Douane, etc.....	xx	4, 9, 29, 253
do.....	Edifices fédéraux en général.....		4, 9, 253
do.....	Salle d'exercices.....		4, 9
do.....	Entrepôt de vérification.....	xx	4, 9, 29, 253
do.....	Bureau de l'immigration.....		4
do.....	do du revenu de l'intérieur.....	xx	4, 9, 30, 253
do.....	do de poste, améliorations.....	xx	4, 9, 30, 253
do.....	do do rue Saint-Laurent.....		4
do.....	do do rue Sainte-Catherine.....		4
do.....	Edifices fédéraux en général.....		4, 9, 253
do.....	Chenal des navires, dragage.....	i	16, 113
do.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xvi	210
Moosomin.....	Palais de justice, etc.....	xv	7, 12, 38
Moss-Glen.....	Dragage.....	xiv	18, 93
Montagne, Station de la.....	Rivière Ottawa.....		148
Mud Lark.....	Dragueur.....	x	139
Murray-Bay ou Malbaie.....	Réparation de la jetée.....	xx	16, 74
Muskat.....	Dragueur.....		82
Nanaimo.....	Bureau de poste.....		7, 13, 257
do etc.....	Service télégraphique.....	vi	235
Napanee.....	Bureau de poste.....		5, 10, 255
Nappan.....	Ferme expérimentale.....		3
Navigation.....	Ouverture et clôture de la.....	xiii	210
Neige.....	Enlèvement de la.....		5, 36
Nouveau-Brunswick.....	Edifices publics.....	xiv	3, 8, 27, 253
New-Carlisle.....	Réparation de la jetée.....	xx	16, 74
Newcastle, N.-B.....	Bureau de poste.....		3, 8, 253
Newcastle, Ont.....	Glissoirs et estacades.....	iii	20, 153, 165
New Dominion.....	Dragueur.....		97, 101
Newfield, steamer.....	Réparations.....	vii	21, 215
Terreneuve.....	Service télégraphique.....	vii, xxiii	21, 215, 221
New-Glasgow.....	Bureau de poste.....	xvi	3, 27, 252
New-London.....	Réparations au brise-lames.....	xix	15, 69
New-Westminster.....	Edifices publics.....	ix	7, 13
Nipissing.....	Dragueur.....	x	125, 131
Nouvelle-Ecosse.....	do.....	vi	20, 215, 224
Nyanza.....	Quai.....	xv	14, 54
Oakville, Havre d'.....	Dragage.....		19, 121
Ontario.....	Dragueur.....	x	124, 131, 134
Orangeville.....	Bureau de poste.....		5, 10, 235
Orillia.....	do etc.....	xvii	5, 10, 33

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Oromocto, Battures d'.	Dragage, etc.	xiv	18, 93
Ottawa.	Édifices de la banque d'Ottawa.		5, 255
do	Bureau du canal.		5
do	Ferme expérimentale centrale.	xviii	5, 10, 34
do	Central Chambers, loyer.		5, 255
do	Réparations aux ponts.	xxii	20, 147
do	Examens du service civil.		5, 255
do	Édifices des ministères.	xviii	5, 36
do	Entrepôt de vérification.		5, 255
do	Musée géologique.		5, 255
do	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall.	xviii	6, 35
do	Bloc Langevin.	xviii	5, 36
do	Parc du Major.	xviii	5, 36
do	Édifices du parlement.	xviii	5, 36, 255
do	Terrains do	xviii	5, 36
do	Bureau de poste.		5
do	Imprimerie nationale.	xviii	5, 35
do	Édifices publics, etc.	xviii	5, 10, 35, 255
do	Neige, enlèvement de la.		5, 36
do	Rues, éclairage, etc.		6, 36
do	Édifice de la cour suprême.		5
do	Chambre des traducteurs, rue Sussex.		6, 255
do	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts.	xviii	5, 36, 255
do	Ateliers, loyer et lumière.		6, 255
do	Glissoirs et estacades.	iii, xxiii	19, 147, 163
Owen-Sound.	Dragage du havre, etc.	xviii	17, 79
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Parc de la Côte du Major.	Améliorations.	xiii	5, 35
Parrsborough.	Réparations du quai.	xv	14, 55
Perdrix, Ile aux.	St-Jean, N.-B., stat. de la quarant., etc.	xiv	3, 8, 28
do	Quai.		15
Pembroke.	Bureau de poste, etc.		6, 11, 255
Penetanguishene.	Dragage.		19, 121
Percé.	Ouverture de la navigation.	xiii	210
Percepteur du revenu.	Rapport du.	i, x, xxii	164
Personnel employé.	Glissoirs et estacades.	xxii	196
Peterborough.	Douane et bureau de poste.		6, 11, 255
do	Réparation de glissoirs.		153
Pétéwawa, Rivière.	Barrages, glissoirs, estacades, etc.		19, 150
Petit Canal.	Pont.		20
Petit Cap.	Débarcadère.		16, 75
Petite Rivière (Saint-François).	Enlèvement de cailloux.	xx	16, 75
Petrolia.	Bureau de poste, etc.		6, 11, 42
Phillipsburg.	Jetée.		16
Pickering, Havre de.	Dragage.		19, 119
Pictou, N.-E.	Douane.		3, 8, 252
do	Dragage du port, etc.	xvi	14, 18, 89
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
do	Bureau de poste, etc.	xvi	3, 27
do	Réparation du quai.	xv	14, 55
do	Réparation de la jetée.	xix	15, 70
Pinette.	Quai, etc., prolongement.	xiv	15, 18, 62, 93
Pointe-du-Chêne.	Bâtiment des immigrants.		6, 255
Pointe-Edouard.	Débarcadère.		16
Pointe-Jaune.	Quai.		16
Pointe-aux-Esquimaux.	Service télégraphique.		230
do	Amélioration des travaux.	xiv	15, 60
Pointe Negro.	Douane.		16
Pointe-Saint-Pierre.	Réparation du pont.	xxii	20, 155
Pond Creek.	Ponts et chaussées.	xxii	148
Pont des Sapeurs.	Réparations.	xxii	20, 148
Pont Union, Ottawa.	Réparations.	xxii	20, 155
Ponts et chaussées, etc.	Pont.	xxii	20, 155
Portage-du-Fort.	Bureau de poste, etc.		6
Portage-la-Prairie.	Dragage, etc.	xvii	17, 80
Port-Albert.	Bureau de poste, etc.		6, 11
Port-Arthur.	Dragage du port, etc.		17, 19
do	Bâtiments des immigrants.		6
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Port-Colborne.	Bureau de poste.		6, 11, 255

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Port-Daniel	Réparation de la jetée		16, 75
Port-Dover	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Port-Elgin	Dragage, etc.		17, 19, 121
Port-George	Réparation du brise-lames	xvi	14, 55
Port-Hope	Jetées, etc., réparations et dragage		17, 19, 121
do	Bureau de poste, etc.		6, 11, 256
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Portland	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 253
Port-Medway	Amélioration du havre	xvi	14, 55
Port-Mouton	Réparation des jetées	xvi	14, 56
Port-Rowan	Débarcadaiie	xvii	17, 80
Port-Selkirk	Jetée, reconstruction		15
Port-Stanley	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
do	Dragage		17
Poula mond	do	xvi	18, 90
Prescott	Edifices publics	iv	6, 11, 256
Prince-Albert	Palais de justice, etc.		7, 12, 257
do	Bureau des terres de la couronne		7, 12, 257
Prince Edward	Dragueur	xix	94, 98, 101
Prince-Edouard, Ile du	Edifices publics	xix	3, 8, 25, 252
do	Service télégraphique		20
Propriétés	Achetées et vendues	x	188
do	Louées	xiii	189
Provinces maritimes	En général		4
Quaco Ouest	Réparations du barrage	xiv	15, 62
Quai de la reine, Québec	Réparations	xx	16, 75
Quamichan	Bureau des sauvages		13
Québec	Edifices de la citadelle	xx	4, 9, 30, 253
do	Bureau des examens du service civil		18
do	Bureau du commis des travaux		4, 9, 253
do	Bureau des mesureurs de bois	xx	4, 9, 30, 253
do	Douane	xx	4, 9, 30, 253
do	Dragage		18, 113
do	Salle d'exercices		4
do	Bureau des ingénieurs		4, 253
do	Entrepôt de vérification		4, 9
do	Havres en général		16
do	Dépôt d'immigrants		4, 9
do	Ouverture et clôture de la navigation	xiii	210
do	Observatoire		4, 9, 254
do	Bureau de poste, aile, etc.	xx	4, 9, 30, 254
do	Edifices publics en général	xx	4, 9, 30
do	Quai de la reine, édifice		4, 9, 254
do	Station de quarantaine, jetée de la Princesse-Louise		4, 9
do	Télégraphes	vi, xiii	21, 216, 229
Queen	Dragueur	x	18, 126, 132, 134
Red Deer	Ecole d'industrie		7
do	Bureau des terres fédérales		12
Régina	Bureau du commis des travaux		7, 12, 257
do	Bureau de poste		7, 13, 257
do	Palais de justice, etc.	xv	7, 12, 38, 257
do	Bureau des terres fédérales		7, 12, 257
do	Prison et asile		7, 257
do	Résidence du gouverneur	xv	7, 12, 38, 257
Relevés et examens	Liste des	xxiii	15, 7
Retranchement	Réduction des salaires	viii	
Recettes	Augmentations	xxi	163, 220
Recettes et dépenses	Service télégraphique	xxi	20, 220
Richmond	Dépôt d'immigrants		3
do	Edifices publics	xxi	4, 20
Rideau Hall	Ottawa	xviii	6, 33, 256
Rimouski	Prolongement de quai		16
do	Bureau de poste	xxi	4, 31
Rivière Beaudette	Nettoyage du chenal		17
do du Lièvre	Protection de la digue		16, 75
do du Loup (Fraserville)	Bureau de poste, etc.	xx	4, 9, 254
do à la Pluie	Construction		17
do au Renard	Débarcadère		16
do des Prairies	Améliorations au quai		16

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Rivière du Sud	Travaux	xx	16, 75
do Grande Bergeronne		xx	16
do L'Assomption	Nettoyage du chenal	xx	16
do Mackinac	Améliorations	xx	16
do Madawaska	Réparation de glissoirs	xx	149
do Nicolet	Dragage	xx	18, 118
do Ottawa (en amont Pembroke)	Améliorations du chenal	xx	17
do Richelieu	Améliorations	xx	16
do Rouge	Dragage	xxiii	19, 136
do Saguenay	Dragage	xxiii	16, 117
do Sainte-Anne de la Pérade	do	xxiii	16
do Saint-Jean	Améliorations à la navigation	xiv	15, 18, 92
do do N.-B.	Dragage, etc.	xiv	15, 62
do Saint-Louis	Portes d'écluse de prise d'eau	xiv	16
do Châteauguay	Dragage	xiv	18, 171
do Colombie	Améliorations	ix	17, 82
do Coulonge	Réparation du glissoir	ix	19, 149
do de l'Arc	Réparation du quai	ix	20
do du Ventre, Lethbridge	Pont	ix	20, 156
do du Vieillard	Pont	xxii	20, 156
do Fraser	Améliorations, etc.	ii, ix	9, 19, 83, 85
do Noire	Pilier, etc.	ii, ix	9, 19, 83, 85
do Shawenigan	Pont à Edmonton	ii, ix	9, 19, 83, 85
do Saint-Louis	Ponts	xxi	157
do Saint-Maurice	Améliorations	xx	16, 76
do Saint-Pierre	Dragage	xx	19, 118
do Saint-Placide	do	xx	19, 118
do Touladie	Améliorations	xx	16, 77
do Yamaska	Estacade, réparations	xx	16, 78
Roberval	Réparation de la jetée	xx	16, 76
Rondeau, Havre de	do	xx	17, 80
Rosa, Joseph	Allocation de retraite	xx	21
Roseway Beach	Renouvellement de protection	xvi	14, 56
Rue Wellington	Ottawa	xxii	20
Rustico-Nord	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
do	Réparation de la jetée	xix	15, 70
Salaires	Réductions de	viii	15, 70
Saumon, Rivière au	Dragage	xvi	18, 91
Samson	Dragueur	x	138
Sambro	Dragage	xvi	18, 91
Sarnia	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
Saskatchewan, Rivière	Pont à Edmonton	xiii	20
Sault Sainte-Marie	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
do	Réparation du quai	xvii	17, 80
Shawenigan	Station de glissoir	xvii	152
Shédiac (Pointe du Chêne)	Réparations et prolongement	xiv	15, 62
do do	Ouverture de la navigation	xiii	211
Sherbrooke	Bureau de poste, etc.	xx	4, 9
Shewen, E. T. P.	Notes sur le térédo par	xxiii	247
Sir John Macdonald	Monument	xxiii	21
Skeena, rivière	Amélioration du chenal	ix	18, 87
Smith, E. T.	Percepteur du revenu	x	163
Smith's Falls	Bureau de poste, etc.	xviii	6, 36
Snow, W. B.	Allocation de retraite	xviii	21
Sorel	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
do	Bureau de poste	xx	4, 9, 31, 254
Souris	Reconstruction de brise-lames	xix	15, 70
Southampton	Réparation de la jetée	xvii	17, 80
South Gut	do du quai	xvii	14
Spry Bay	Dragueur	xvi	18, 91
Sainte-Anne, C.-B.	Ouverture de la navigation	xiii	210
Sainte-Catherine	Bureau de poste	xviii	6, 11, 36, 256
Saint-Henri	do	xviii	4, 9, 254
Saint-Hyacinthe	do	xx	4, 9, 30, 254
Saint-Irénée	Réparation de la jetée	xx	16
Saint-Jean, Ile d'Orléans	do du quai	xx	16, 76
Saint-Jérôme	Bureau de poste	xv	4, 9, 254
Saint-Jean, Que.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
do	Bureau de poste	xiii	4, 10, 254
Saint-Jean, N.-B.	Douane	xiv	3, 8, 28, 253

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Saint-Jean, N.-B.	Edifices fédéraux	xiv	3, 8, 28, 253
do	Dépôt d'immigrants	...	3
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
do	Quarantaine de l'île aux Perdrix	xiv	3, 28
do	Pénitencier	...	8
do	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 253
do	Caisse d'économie	xiv	3, 9, 28, 253
do	Bureau de l'inspecteur de bat. à vapeur	...	3, 253
do	Ouvrages de port	xv	15, 60
Saint-Laurent	Réparation du quai	xx	16, 77
St. Lawrence.	Dragueur	x	95, 100
St. Lawrence.	Chenal des navires	i	16, 113
St. Louis.	Dragueur	x	127, 132
Saint-Michel	Réparations de quai	xx	16, 77
Saint-Placide	Dragueur	...	19, 118
Saint-Roch	Bureau de poste	...	10
Saint-Stephen, N.-B.	do etc.	...	3, 9, 253
Saint-Thomas.	do	xviii	6, 11, 36, 256
Saint-Vincent de Paul.	Pénitencier	...	4, 10
Saint-Zotique.	Réparations à la jetée	...	16
Stephen, Jetée de.	Réparations.	xix	15, 71
Strathroy	Bureau de poste	...	6, 11, 256
Stratford	Edifices publics.	xviii	6, 11, 36, 256
Summerside	Bureau de poste.	xix	3, 8, 25, 252
Sydney-Nord	Bureau de poste.	...	3, 8
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	210
Sydney (Sud).	Bureau de poste, etc.	xvi	3, 8, 27, 252
do	Station de quarantaine.	x	3
do	Ouverture de la navigation	xiii	211
Tadoussac.	do etc.	xiii	211
Téléphones	Edifice public.	...	5
Térédo, notes sur le.	Lecture par E. T. P. Shewen	xxiii	247
Terrains du parlement.	Ottawa	xviii	5, 36
Territoires du Nord-Ouest.	Service télégraphique, etc.	vii, xxiii	21, 218, 222
Thessalon.	Quai neuf.	...	17
Thompson, sir J. S. D.	Frais funéraires	...	21
Thornbury.	Réparations au quai	xvii	17, 81
Three-Fathom, Havre	Réparation de protection de la grève.	xvi	14, 57
Three Island, Cove.	Amélioration du chenal.	xvi	14, 57
Toronto	Bureau du sous-receveur général.	...	6
do	Bureau des examinat. du service civil.	...	6, 256
do	Douane, etc.	...	6, 11, 256
do	Edifices fédéraux.	...	6, 11, 37
do	Salle d'exercice.	iv, xviii	6, 11, 37
do	Bureau de l'ingénieur.	...	6, 256
do	Entrepôt de vérification.	...	6, 11
do	Travaux de havres.	xvii	17, 81
do	Bureau du revenu de l'intérieur.	...	6, 11
do	Bureau de poste	...	6, 11, 256
do	Ouverture de la navigation.	xii	211
Tracadie, N.-B.	Lazaret.	iv, xiv	3, 29
Travaux	Augmentation	viii	...
Trenton	Bureau de poste	xviii	6, 11, 37, 256
do	Dragage, etc.	...	17, 19, 122
Trois-Pistoles.	Réparations à la jetée.	xx	16, 78
Trois-Rivières	Douane.	...	4, 10, 254
do	Bureau de poste	...	4, 10, 254
do	Ouverture de la navigation.	xiii	211
Truro	Edifices publics.	xvi	3, 8, 27, 252
Tynemouth Creek.	Réparer la jetée, etc.	xiv	15, 65
Valleyfield	Bureau de poste.	...	4, 10, 254
Vancouver.	do	...	7, 13, 258
Victoria, C.-B.	Edifices publics	ix	7, 8, 13, 39, 258
do	Salle d'exercices	...	3, 39
do	Améliorations du havre.	...	18, 19, 138
do	Lignes télégraphiques.	xvii	21, 193
Walkerton	Bureau de poste	xviii	6, 11, 37, 256
Westham	Améliorations	...	85
Wetaskiwin	Bureau des terres fédérales.	...	13
Whitby	Dragage	...	19, 122

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Whitehaven	Canal, etc.		14, 58
White Mud River.	Dragage.		19
Whitewood	Dépôts d'immigrants		13
Wiarton	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
Williams Head, C.-B.	Station de la quarantaine, etc.	ix	8, 13, 40
Windsor, N.-E.	Edifice du bureau de poste.	x	3, 8, 27, 252
Windsor.	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 27, 252
Windsor, Ont.	Ouverture de la navigation.	xiii	211
do	Edifices publics.	xviii	6, 11, 37, 256
Wingfield Basin	Dragage.		19
Winnipeg.	Bureau de l'architecte.		6, 256
do	Bureaux des bois de la Couronne		6, 256
do	Douane.		6, 11, 257
do	Bureau des terres fédérales.		6, 11, 257
do	Bureau de l'ingénieur.		6, 12, 257
do	Entrepôt de vérification.		7, 12, 257
do	Dépôt d'immigration.		7, 12
do	Bureau des sauvages.		7, 12, 257
do	Bureau du revenu de l'intérieur.		7, 257
do	Bâtiments militaires.		7, 257
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
do	Bureau de poste, etc.		7, 12, 257
do	Edifices publics.	xiii	6, 11, 37, 256
Winnipeg.	Dragage.	x	137
Wolseley.	Palais de justice.	xv	7, 13, 38
Woodstock, N.-B.	Bureau de poste, etc.	xiv	3, 9, 253
Yarmouth	Bureau de poste.		3, 8, 252
do	Dragage.		14, 92
York Factory.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	211
York, Pont d'	Réparations, etc.	xxii	20, 155
Yorkton	Bureau des terres fédérales.		13

Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OTTAWA, 27 janvier 1896.

A l'honorable J. A. OUMET,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des travaux publics pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Les divers travaux sous le contrôle du ministère sont:—La construction et l'entretien des travaux d'amélioration sur les havres et rivières, les édifices publics et les lignes télégraphiques. Ces travaux ont été examinés d'une manière détaillée par les chefs des différentes branches, dont les fonctions sont de faire rapport sur les travaux qu'il a été nécessaire de faire durant l'année fiscale, aux frais des diverses appropriations votées par le parlement, de surveiller les travaux en construction, les réparations et l'entretien ordonnés de temps à autres, par le parlement et selon les instructions du ministre et d'attester tous les comptes et estimations de tels travaux.

HAVRES ET RIVIÈRES.

La branche se rapportant aux travaux d'amélioration sur les havres et rivières, laquelle se trouve sous le contrôle de l'ingénieur en chef du ministère, comprend la construction de tous les bassins, brise-lames, jetées et quais d'atterrage, sur toute l'étendue du Dominion, l'entretien et les réparations des dits travaux, le dragage des différents havres et rivières qui appartiennent au Canada, ainsi que l'entretien et les réparations des glissoirs, des estacades et des autres travaux, dont on se sert pour le passage du bois, venant des divers terrains d'exploitation du bois et allant aux différents points d'expédition du Canada. L'on peut juger de l'importance des fonctions attachées à cette branche très étendue de nos opérations, si l'on sait qu'il a fallu faire des travaux à cent vingt endroits différents, durant l'exercice qui vient de s'écouler. Pendant la même période on a dragué à quarante-neuf points dispersés dans le Canada, en y comprenant l'entretien de cette grande avenue de l'industrie et du commerce, le fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec. Le nombre total de verges cubes de matériaux enlevés a été d'environ 1,200,000 verges. Pour opérer ce dragage l'on a employé dix-neuf dragueurs, seize remorqueurs, cinquante-six chalans, trois arrache-pierre et un bateau à lever les souches.

DRAGAGE.

Les matériaux enlevés comprennent toutes les variétés possibles de terre, à partir du tuf dur contenant de gros cailloux, à enlever dans le chenal aux vaisseaux à la Barre à Boulard, où le coût moyen de l'enlevage a été de $54\frac{1}{2}$ centins la verge jusqu'au sable, glaise et boue de la rivière Kaministiquia, où le coût de l'enlevage se montait en moyenne à $8\frac{1}{2}$ centins la verge. Les demandes de dragage ont été nombreuses cette année, par suite de ce que le niveau de l'eau a baissé considérablement dans les havres et les rivières de la province de l'Ontario spécialement, où en quelques

endroits, le niveau a baissé de trois pieds. Cet état de choses a créé de grandes difficultés aux vaisseaux visitant plusieurs des ports où la profondeur de l'entrée a été maintenue par des dragages périodiques, à une profondeur suffisante pour les besoins du commerce. On a porté secours à autant d'endroits qu'il nous a été possible de le faire avec les moyens dont nous pouvions disposer et les sommes accordées au ministère pour cette fin.

Le coût total du dragage a été de \$111,569.70, sans compter le coût des travaux dans le chenal des navires entre Montréal et Québec et qui a été de \$89,929.81.

QUAIS ET JETÉES.

La somme dépensée pour la construction de nouveaux travaux, ou pour reconstruction partielle ou pour extension de quais et jetées, s'est élevée pour l'exercice écoulé, à \$456,841.37 et celle dépensée pour réparations, à \$67,220.07. Les réparations rendues nécessaires sur les travaux en existence sont devenues considérables et le coût de ces réparations est plus grand que la somme qu'il est possible de mettre à la disposition du ministère chaque année. Tel est le cas, principalement dans quelques parties des provinces maritimes ou la force soudaine et terrible des tempêtes de l'automne et du printemps, unie aux ravages causés par les vers térédo et limnoria, tend à affaiblir dans un espace de temps comparativement court les constructions les plus fortes et les place dans un tel état de détérioration qu'il faut ensuite sacrifier une large somme pour rencontrer le coût de la réparation et de l'entretien de ces travaux. Les dommages causés par ces terribles vers, le térédo et le limnoria ont été observés sur plusieurs des nouvelles constructions, où après à peine six mois les pièces de bois étaient considérablement rongées et après une année et demie ou deux années, ces mêmes pièces devenaient trop faibles pour être d'aucun usage. Le bois devient complètement chambré, son diamètre est réduit de moitié et plus et sa résistance devint nulle en peu de temps. Qu'une grosse tempête survienne et la construction est en partie et quelquefois complètement balayée. Dernièrement, on a en partie obvié à ce danger en se servant du bois créosoté, mais le bois en question n'étant pas manufacturé au Canada, il faut le faire venir des États-Unis, ce qui double le coût des travaux, d'autant plus que cela empêche l'utilisation du bois de notre propre pays.

Il est donc à espérer que l'on sera porté à établir cette industrie dans notre propre pays.

On a complété dans l'ouest du Canada des travaux importants, spécialement à Goderich, Owen Sound et Toronto. A ce dernier endroit l'entrée du côté est est presque terminée; il reste à y niveler et paver l'une des jetées de côté. Cette construction importante faite dans le but de donner un chenal de seize pieds pour l'entrée dans le havre de Toronto a été complétée avec succès par MM. Murray et Cleveland, sous la surveillance active et minutieuse de l'ingénieur résident de cet endroit.

Les travaux en existence dans cette province, comme dans celles de Québec, de Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ont été surveillés et entretenus autant que possible, selon que les moyens à la disposition du ministère le permettaient.

RIVIÈRE FRASER, C.-B.

L'on a dépensé une somme considérable d'argent, pour l'amélioration des havres et rivières navigables dans la province de la Colombie-Britannique et particulière-

Travaux Publics.

ment de la rivière Fraser, où le ministère aura à résoudre un problème d'une grande importance. Le chenal de cette rivière, à son embouchure principalement a subi d'importants changements, surtout après les grosses tempêtes qui ont causé tant de dommage durant les deux années qui viennent de s'écouler. L'écluse sous-marine faite de matelas de broussailles que l'on a posé au fond de la rivière pour en diriger le courant et préserver le chenal en usage pour la navigation a, il est vrai, rempli son but pendant un certain temps et a rendu un service très utile mais le courant considérable des eaux, causé par les tempêtes, l'affouillement du lit de la rivière, le déplacement des berges très friables de la rivière ont ouvert de nouvelles voies à l'eau, créé de nouveaux chenaux et dérangé la condition de la navigation, à un tel point, qu'il faudra refaire à neuf des travaux d'une grande importance afin de faire un chenal qui aura la durée et la profondeur voulues.

Le ministère s'occupe présentement de cette question qui a fait le sujet d'une étude soignée et longue depuis nombre d'années, par l'habile représentant du ministère à la Colombie Anglaise, qui a fourni à l'ingénieur en chef des rapports bien préparés et des données qui lui permettront de préparer un rapport détaillé et entier sur cette question d'une grande importance.

Les travaux en existence et qui servent à la descente du bois sur les rivières Ottawa, Saint-Maurice, Trent et Saguenay, ainsi que les bassins de radoub construits et entretenus par le ministère à Esquimalt, C.B., Kingston, Ont., et Lévis, Qué., ont été maintenus dans un état efficace. Les droits perçus pour l'usage de ces divers travaux ont été les suivants :

PERCEPTION DU REVENU.

Perceptions brutes pour l'année 1894-95.....	\$101,864 27
" nettes "	90,302 85
La dépense encourue durant la même période a été de.	83,081 50
De sorte que le revenu brut de l'année a dépassé la dépense de.....	18,782 77
Et le revenu net de.....	7,231 35

GLISSOIRS ET BASSINS DE RAOUB.

L'augmentation du revenu sur les dépenses est à noter principalement dans les rapports des district d'Ottawa et de Saint-Maurice, mais pour ce qui concerne les bassins de radoub, en dehors de Lévis où la perception a été de \$13,995.19 et les frais d'exploitation de \$8,321.62, l'on constate avec regret que le revenu est tombé bien au-dessous de celui de l'année précédente.

A Esquimalt la concurrence que font d'autres bassins de radoub plus petits, dispersés sur différents points de la côte, et le fait que depuis la construction du bassin, les navires de guerre impériaux ne paient que les droits ordinaires de manutention, ont largement contribué à la diminution du revenu.

A Kingston, comme quelques propriétaires de vaisseaux se sont plaint du taux trop élevé des droits, qui étaient, disaient-ils prohibitifs et empêchaient que l'on se servît de la cale sèche pour un grand nombre de vaisseaux, l'on a réduit les taux comme expérience pendant une année, mais cette réduction qui naturellement a eu pour résultat une diminution sérieuse dans les revenus, n'a pas été cause d'une aug-

mentation dans le nombre des vaisseaux qui ont fréquenté ce bassin. Il paraît donc sage de rétablir l'ancienne table des taux afin que comme auparavant le bassin puisse subvenir à ses propres dépenses.

Le glissoir d'Alma, sur la rivière Saguenay, n'étant d'aucun usage à la descente du bois, sera abandonné. C'est une cause de dépense annuelle sans revenu d'aucune sorte pour son usage, et elle ne semble pas devoir être mis en usage à l'avenir.

Je puis dire avec satisfaction que tous les droits de revenu dus sur les travaux durant l'année ont été perçus.

ÉDIFICES PUBLICS.

La somme totale dépensée pour la construction et l'entretien des édifices publics placés sous le contrôle de l'architecte en chef a été de \$760,617.33.

Les nouveaux édifices entrepris antérieurement à l'année fiscale qui vient de s'écouler, savoir: les bureaux de poste de Lunenburg, N.-E., Chatham N.-B., Smith's Falls, Ont., le palais de justice de Wolseley, T.N.-O., le Lazaret de Tracadie, N.-B., et la salle d'exercices militaires de Toronto, ont été terminés et sont maintenant occupés, à l'exception du lazaret, que l'on est présentement à emménager et qui sera probablement occupé le mois prochain.

La salle d'exercices militaires de Toronto est une construction imposante, qui a coûté environ \$300,000 à part le site donné par la ville. Cet édifice a été construit promptement et avec succès, par feu M. John Stewart, entrepreneur demeurant à Ottawa. L'édifice est construit en brique avec ornements en pierre, et a 300 pieds de long par 183 de large.

La salle principale, où se font les exercices, a 280 pieds de longueur par 125 pieds de largeur. Au centre du côté sud de l'édifice se trouvent les carrés des officiers, qui ont 47 x 50 pieds, et ont quatre étages de hauteur. La toiture en est en fer, couverte en fer galvanisé, et il y a des arseneaux des deux côtés de l'édifice; ils sont hauts de deux étages. L'édifice est éclairé à l'électricité et chauffé à l'eau chaude. L'entrepreneur a bien fait les travaux et l'édifice sera d'une grande utilité pour les régiments de Toronto.

LAZARET DE TRACADIE.

Le lazaret de Tracadie est un hôpital infiniment mieux adapté aux soins des lépreux, que les édifices bas, petits et rachitiques, dans lesquels vivaient les révérendes sœurs en charge et les malades depuis l'établissement de la quarantaine aux lépreux à la Tracadie. Le premier lazaret a été construit en 1844, sur l'île Sheldrake, sur la Miramichi, vingt lépreux y ont été admis alors. On dit qu'avant cette date, au moins quinze personnes étaient mortes dans le district, soit au moins trente personnes qui contractèrent la maladie, durant une période de quinze années; le premier lépreux mourut en 1829. Ceci montre combien était nécessaire l'établissement d'une quarantaine, afin de circonscrire et d'étouffer ce fléau.

Pendant nombre d'années il sévit à Tracadie, mais il n'y a maintenant qu'un tiers des malades qui sont natifs de cet endroit; les autres viennent des paroisses et districts environnants.

Travaux Publics.

Le lazaret a été transféré à Tracadie en 1849 mais les édifices ont été détruits par un incendie en 1852 et l'on y érigea ceux qui sont maintenant occupés. Toutefois ils présentaient si peu de confort et s'appropriaient si peu aux besoins des malades, qu'après de très fortes représentations du révérend M. Babineau, chapelain du lazaret et de l'officier de santé, le Dr Smith, au ministère de l'Agriculture, on obtint un vote du parlement et l'on commença en mai 1894 le présent édifice. Les travaux ont été poussés avec tant de vigueur que le tout était complété en octobre dernier, et il y a lieu de croire que les révérendes religieuses en charge occuperont l'édifice avec leurs malades dans un mois ou à peu près.

En donnant une demeure plus confortable aux malades et aux sœurs, dont l'esprit de sacrifice a été poussé jusqu'à prendre soin de l'une des maladies les plus repoussantes de l'humanité souffrante, en leur donnant une demeure plus appropriée, nous avons fait en sorte que les personnes qui souffrent de cette maladie soient plus résignées à entrer au lazaret, où ils reçoivent de meilleurs traitements et plus de confort qu'ils n'en ont dans leurs propres maisons. De cette manière la maladie est absolument isolée, elle est circonscrite et avant longtemps, croit-on, elle disparaîtra.

Le nombre des lépreux admis au lazaret est de 20, 14 hommes et 6 femmes.

BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.

Le ministère a entrepris durant l'année fiscale quatre nouveaux édifices qui sont les bureaux de poste de Pictou, N.-E., Rimouski, Qué., Victoria, C.-B., et la salle d'exercices militaires d'Halifax. Les deux premiers sont du modèle d'édifices semblables construits déjà par le ministère et seront complétés durant l'exercice qui va suivre. Le nouveau bureau de poste de Victoria a des proportions plus grandes, et devra rencontrer tous les besoins du service officiel, et réunira sous le même toit les divers services publics de la ville à l'exception des travaux publics et de la marine qui resteront dans l'édifice occupé aujourd'hui par le service des douanes. L'édifice sera fait de pierre de taille et la longueur du corps principal sera de 135 pieds par 73 de largeur, et il aura quatre étages de hauteur. Contigu au corps principal sera l'entrepôt de vérification, qui aura 100 x 37 pieds et deux étages en hauteur. La toiture sera faite de bois avec couverture en cuivre. Le rez-de-chaussée ou le sous-bassement servira de bureau de poste, le premier étage de douane et de banque d'épargnes, et le second servira aux bureaux des inspecteurs du revenu de l'intérieur et des bureaux de poste. L'édifice sera chauffé à l'eau chaude, et, comme on l'a dit, fournira ample confort pour tous les besoins des ministères. On l'a construit sur le carré de terrain compris entre les rues du Gouvernement et du Quai, et une ruelle qui passe sur les derrières du terrain.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES, HALIFAX.

La salle d'exercices militaires de Halifax ressemble beaucoup à celle que l'on a construite à Toronto, excepté qu'elle sera construite en pierre, l'on peut facilement et à peu de distance se procurer ces matériaux, et le coût total n'en présente pas une différence assez notable d'avec celui d'une construction en brique et en pierre. Cet édifice aura 303 pieds de longueur par 156 de largeur. La salle d'exercices proprement dite aura 250 pieds de longueur par 110 pieds de largeur et les carrés des officiers seront de 65 pieds de long par 20 pieds de large et de quatre étages de haut. La toiture sera de fer avec couverture en tôle galvanisée, et il y aura dans l'édifice des arsenaux sur

d'un des côtés, et à deux étages. Les travaux seront exécutés par M. John Askwith, d'Ottawa, et l'édifice se construira sur les lots de terrain entourés par les rues Cunard, Maynard, North Park et John.

ENTRETIEN DES ÉDIFICES, CHAUFFAGE, ETC.

L'entretien des édifices sous le contrôle de notre ministère, et qui sont au nombre d'environ 175, s'est continué d'une manière satisfaisante durant l'exercice qui vient de clore. Plusieurs réparations importantes ont été faites à ces constructions, comme il est dit dans les annexes jointes à ce rapport, et les divers appareils d'aqueduc, de gaz et de chauffage ont été maintenus en bon état. Quelque sept mille tonnes de charbon ont été achetées pour le chauffage des édifices en dehors d'Ottawa, et deux mille tonnes pour les édifices de cette dernière ville. Le prix du charbon baisse peu à peu, les taux de 1894-95 ont été quelque peu moindres que ceux de 1893-94, et la réduction continue en 1895-96. Ceci explique pourquoi le crédit pour le chauffage des édifices publics est resté le même pour les années 1894-95 et 1895-96, bien que le nombre des édifices eut augmenté graduellement.

L'on remarque cependant une augmentation dans le coût de l'éclairage des mêmes édifices, ce qui est dû à ce que l'on demande généralement l'éclairage à l'électricité. Par suite, son introduction dans les édifices où l'on se servait encore de lampes à pétrole, de même qu'en beaucoup d'endroits la substitution de l'électricité au gaz, ont cependant entraîné certaines difficultés par suite de la nécessité d'une ventilation plus parfaite pour ces divers édifices, où un personnel considérable de commis travaillent ensemble, comme c'est le cas pour les bureaux de poste dans les cités importantes.

Le seul accident de quelque importance qui soit arrivé cette année aux édifices publics, a été la destruction par incendie de l'entrepôt d'immigration d'Halifax, le 27 janvier 1895. Aussitôt, les ministères de l'intérieur, des chemins de fer et canaux et le nôtre, ont pris les mesures pour la construction de nouveaux édifices qui seront érigés durant l'exercice de 1895-96.

TÉLÉGRAPHES.

Le ministère a sous son contrôle deux mille six cent cinquante-huit milles de lignes télégraphiques divisées en deux mille quatre cent quatre-vingt-sept milles de ligne de terre et deux cent six de câble sous-marin, répartis comme suit :

	Lignes de terre.	Câbles.
	Milles.	Milles.
A Terre-Neuve.....	14	
A la Nouvelle-Ecosse.....	238	21
Au Nouveau-Brunswick.....	76	12
A Québec.....	932	164
A l'Ontario.....	24	9
En Colombie-Britannique.....	505	
Aux Territoires du Nord-Ouest.....	698	
	2,487	206

Travaux Publics.

Ces diverses lignes sont sous la direction et le contrôle du surintendant des lignes télégraphiques de l'Etat, M. D.-H. Keeley, qui succéda à feu M. F.-N. Gisborne à ce poste important. Les réseaux de la Colombie-Britannique sont ceux d'Ashcroft-Barkerville, de Victoria au Cap Beale, de Nanaïmo à Comox et des embranchements Alberni-Nanaïmo. La ligne de l'Ontario fait communiquer Leamington, à la Pointe Pelée et les divers postes de l'île Pelée. Le réseau de Québec se divise en cinq sections, celle de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi, celle de la ligne du Fleuve et du Golfe allant de la Malbaie à la Pointe aux Esquimaux, la ligne de la quarantaine communiquant la Grosse Ile et Québec et celle des Iles-Madeleines et d'Anticosti. Les lignes télégraphiques de l'Etat établies dans le Nouveau-Brunswick relient Chatham à Escuminac et Eastport à Campobello, Grand Manan, les îles Cheney et Whitehead.

Les lignes de la Nouvelle-Ecosse vont de Sydney-Nord à Meat-Cove, et de là communiquent avec les îles de la Madeleine et Saint-Paul par câble sous-marin. L'état a aussi sous son contrôle une ligne télégraphique allant de Mabou à Cheticamp et de Barrington au Cap Sable. Enfin, mentionnons les lignes des territoires du Nord-Ouest, s'étendant de Qu'Appelle à Edmonton et Saint-Albert à une distance de 607½ milles et de la Mâchoire-de-l'Orignal à la Montagne-des-Bois, 90½ milles.

Ces diverses lignes ont été construites à différents temps, quand elles sont devenues nécessaires et entre des endroits que les compagnies n'ont pas cru profitable d'ajouter à leurs lignes actuelles ou afin de compléter les communications requises. De ces lignes télégraphiques qui ont rendus d'incalculables services, l'on doit mettre au premier rang celle que l'on a construite sur la rive du Saint-Laurent entre la Malbaie à la Pointe aux Esquimaux, dans le golfe et le câble sous-marin qui unit la terre ferme des provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse avec Anticosti et les îles de la Madeleine. Elles ont été construites pour le service des pêcheries et des signaux et ont rendu des services non seulement en ce qui regarde l'industrie de la pêche mais aussi dans le signalement des vaisseaux qui remontent le golfe et le fleuve Saint-Laurent, et en donnant connaissance des naufrages et de la détresse des vaisseaux. L'on augmenterait de beaucoup l'utilité de ces lignes, dit-on, si on les prolongeait plus avant dans le golfe, et il a été fortement démontré que cette extension devient d'une absolue nécessité à mesure que la route entre le Canada et la Grande-Bretagne, par le détroit de Belle Ile, la plus courte, devient de plus en plus fréquentée. Cette route, toutefois présente en certaines saisons de l'année, des difficultés dans la navigation, et le gouvernement a déjà reconnu l'importance majeure de donner toute la sauvegarde et l'aide possible à la navigation, en érigeant dans les détroits, des phares, sirènes d'alarme, postes de signaux, etc. Il est clair, toutefois, que si, à l'assistance donnée à la navigation, on ajoutait le prolongement de cette ligne télégraphique vers l'est, en cas d'accidents aux vaisseaux, il serait facile d'apporter le secours voulu, rapidement, et le risque encouru et pour la vie et pour la propriété serait considérablement diminué. En examinant la carte, l'on constate que la distance entre le point terminal de notre ligne à la Pointe aux Esquimaux et Belle Ile est de 440 milles.

Toutes les autres lignes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ont été entretenues à l'état d'efficacité voulu, autant qu'il a été possible, mais les travaux ont été retardés par le manque des moyens propres à la réparation des câbles aux endroits d'interruption.

RÉPARATIONS.

Les réparations se font, pour le présent, au moyen du vapeur *Newfield* qui est la propriété du ministère de la marine, et ce n'est que lorsque ses services ne sont pas engagés d'avance pour les travaux de ce ministère, que l'on peut l'obtenir. De plus, comme les tempêtes soudaines qui arrivent dans le golfe et sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse obligent ce vapeur d'aller se mettre à l'abri à de grandes distances, il en résulte une perte considérable de temps lorsqu'il s'agit d'exécuter les renouvellements et les réparations. Cependant malgré ces obstacles le service s'exécute avec autant de régularité et de continuité auxquelles le surintendant peut arriver, si l'on tient compte des difficultés qu'il a à rencontrer quand il s'agit d'établir les communications requises pour l'exploitation des diverses lignes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le total de la correspondance entretenu par le ministère durant l'exercice qui vient de s'écouler est en chiffres ronds d'environ 25,000 lettres reçues, de 17,000 envoyées et de près de 10,000 chèques préparés et expédiés par le ministère.

Les travaux de partout augmentent graduellement et le personnel employé coûte \$15,000 de moins environ, que ce qu'il coûtait quand vous avez été appelé à la tête du ministère en 1892-93.

Veillez trouver, ci-dessous, un résumé des divers rapports soumis par les officiers en charge des diverses branches du ministère.

Les travaux mentionnés spécialement dans ces annexes sont:—

Edifices publics, leur construction et entretien.

Dragage et dragueurs.

Havres et jetées; leur construction et entretien.

Ponts et chaussées.

Glissoirs et estacades et perception des droits sur ces travaux.

Lignes télégraphiques.

Travaux sur les rivières navigables.

ACTES DU PARLEMENT.

TITRES:—Les titres des actes passés à la dernière session du parlement et qui se rapportent au ministère se trouvent à l'annexe n° 5, page 179.

ARTS—GALERIE NATIONALE DES.

Deux peintures à l'huile ont été ajoutées à la collection de la galerie durant l'année fiscale; leurs titres sont:—

“ At the gravel pits ” tableau diplômé, par Wm Cruikshanks, A.R.C.

“ A Venetian Bather ” par feu Paul Peel, A.R.C.

Le nombre des personnes qui ont apposé leurs noms dans le registre des visiteurs, durant chaque année depuis l'inauguration de la galerie, se chiffre comme suit :

Travaux Publics.

1882-83	8,261
1883-84	9,928
1884-85	11,893
1885-86	8,792
1886-87	11,943
1887-88	16,593
1888-89	14,241
1889-90	18,048
1890-91	21,289
1891-92	20,026
1892-93	16,717
1893-94	13,366
1894-95	19,146

La galerie des arts occupe le premier étage de la salle Victoria, rue O'Connor. L'institution de pisciculture de l'Etat est placée dans le soubassement, et le musée des pêcheries au premier étage du même édifice.

La réouverture de l'institution de pisciculture durant une partie de l'année a pu avoir une tendance à augmenter le nombre des visiteurs.

Le résultat de l'année est regardé comme très satisfaisant par tous ceux qui prennent quelque intérêt aux arts du Canada.

Le rapport du curateur se trouve à l'annexe n° 13, page 239.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

EDIFICES :—Voici un résumé des travaux opérés dans les divers édifices publics de cette province, durant l'exercice :

New-Westminster, bureau de poste.—Réparations au toit, au carrelage et au plombage, etc.

Victoria, douane.—Retouches, réparations et mobilier.

“ hôpital de la marine.—Fossé d'écoulement réparé et nettoyé.

“ bureau de poste.—Réparations ordinaires aux plombages, aux tubes de gaz, etc.

“ nouvel édifice public.—Plans préparés et contrats adjugés pour sa construction.

“ nouvelle salle d'exercice militaire.—Dépendances, soute au chauffage et autres améliorations.

“ magasin militaire.—Soumissions demandées et contrat adjugé pour sa construction.

William's Head, poste de quarantaine.—Sauvegarde générale pour la sécurité et la préservation des appareils.

(Voir annexe n° 2, page 39.)

HAVRES ET RIVIÈRES :—Durant l'année qui vient de s'écouler, on a fait des travaux considérables pour la sécurité et l'amélioration de l'état de la navigation, aux endroits suivants :

Rivière Columbia, en amont de Golden.—Améliorations à la navigation.

“ en deça de Kootenay. “ “

“ à Revelstoke.—Travaux de protection.

Rivière Fraser, Garry Bush “ “

“ embouchure.—Construction d'une jetée.

“ examen de la rivière.

Rivière du Cheval-Ruant.—Travaux de protection.

Rivière Kootenay.—Améliorations à la navigation.

Rivière Skeena.—Enlèvement des obstacles à la navigation.

(Voir annexe n° 3, page 82.)

DRAGAGE:—L'enlèvement des roches Beaver et Dredger dans les bassins de l'intérieur et du milieu du havre de Victoria s'est continué durant l'année. On a enlevé des matériaux jusqu'à une profondeur de 14 pieds en-dessous du niveau de l'eau basse dans le premier, ainsi qu'une partie du second, à la même profondeur.

(Voir annexe n° 3, page 138.)

PERCEPTEUR DU REVENU.

M. E. T. SMITH:—Cet officier avait d'abord la charge de percevoir les droits imposés sur les glissoirs et estacades. Cette année, il a reçu la charge de la perception du revenu provenant des bassins de radoub, des travaux des rivières et des écluses. Ces fonctions ont été remplies d'une manière satisfaisante; il ne restait pas à la fin de l'année de droits dus de date récente et qui n'étaient pas payés. Le rapport de M. Smith est contenu dans l'annexe n° 4, p. 163. Il donne un compte détaillé des transactions de l'année, sur le revenu provenant des bassins de radoub, écluses, glissoirs et estacades, etc.

CONTRATS.

L'on trouvera à l'annexe n° 6, page 183, une liste des contrats adjudés par le ministère, durant l'année, ainsi que le nom de l'entrepreneur, le coût des travaux et la fourniture des matériaux.

On trouvera dans la même annexe, une description de toutes les propriétés acquises ou cédées, avec les détails des baux consentis par Sa Majesté ou faits en sa faveur par le ministère.

CORRESPONDANCE.

L'annexe n° 14, page 243, contient un état du nombre de lettres envoyées et reçues par les branches respectives du ministère, durant chaque année fiscale, depuis 1867.

APPAREILS DE DRAGAGE.

Voici un inventaire des appareils et accessoires de service des dragueurs appartenant au ministère et qui ont été mis en opération par lui et sous sa direction durant l'exercice.

Dans les provinces maritimes.

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

“ “ *Canada*.

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

“ “ *Prince Edward*, 3 chalans et un chalan à eau.

“ “ *George McKenzie* 3 chalans et un chalan à eau.

Dans les provinces de Québec et Ontario.

Le dragueur à cuiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa*.

“ “ *Nipissing* 2 chalans et le remorqueur *St. Paul*.

“ “ *St. Louis*, 2 chalans, et un chalan à houille et le remorqueur *Sensation*.

Travaux Publics.

Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle*.
 “ à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau*.
 “ “ *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John*.
 Le bateau-chèvre n° 1.

Au Manitoba.

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

A la Colombie-Britannique.

Le bateau excavateur *Samson*.

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

Chenal des navires, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *Sir James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons Cartier*, 2 dérocheuses, 2 bateaux à houille, 12 chalans à clapets, d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, 1 chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans à treuil.

NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.—En sus, le ministre est à faire construire un dragueur élévateur, pour le chenal des navires, du fleuve St-Laurent et un remorqueur d'acier qui servira de *tender* au nouveau dragueur. Ce nouveau dragueur est semblable en structure, en pouvoir et en capacité au *Laval* construit l'année dernière.

Le ministère fait aussi construire présentement un dragueur à cuiller, en acier, qui sera employé dans les provinces maritimes.

DÉPENSES.

ÉTAT DU COMPTABLE :—Cet état des dépenses du ministère se trouve à l'annexe n° 1, commençant à la page onzième. Il montre en détail les sommes placées dans les prévisions de l'année dernière, pour des travaux et les sommes brutes dépensées pour chacun de ces travaux.

Cet état se résume comme suit :—

Bassins de radoub	\$ 24,680 89
Édifices publics—construction, réparation, etc.....	738,478 00
“ “ —mécaniciens, fournitures, éclairage, chauffage, etc.....	187,968 24
Ports et brise-lames—construction, réparation, personnel et entretien, etc.....	a 548,428 58
Havres et brise-lames—dragage.....	111,569 70
“ “ —nouveau matériel de dragage, réparations, reconstructions, etc.....	102,353 11
Glissoirs et estacades—construction, réparation, personnel, etc.....	b 66,060 43
Glissoirs et estacades—perception du revenu.	6,334 37
Ponts et chaussées—construction et réparation.....	19,229 73
Lignes télégraphiques—construction, réparation, exploitation, etc.	63,146 20
Divers—y compris les salaires du personnel, du ministère, etc.....	165,971 28

Dépense totale..... \$2,033,219 53

(a) Cet item comprend aussi la somme dépensée pour l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec.

(b) Y compris les frais de construction et toutes les autres dépenses.

L'on trouve un autre état du comptable en chef à l'annexe n° 16, page 252, qui nous montre en détail la nature des dépenses minimales faites chaque année pour la préservation des édifices publics contre les détériorations ordinaires.

BASSINS DE RADOUB.

Il y a présentement au Canada trois bassins de radoub capables de contenir les plus gros vapeurs océaniques, et un à Kingston sur les grands lacs d'une proportion assez grande pour pouvoir contenir les bâtiments qui peuvent entrer dans le canal Welland.

Le bassin du Pacifique à Esquimalt, le bassin d'Ontario à Kingston et celui du Saint-Laurent à Lévis sont sous le contrôle exclusif du ministère.

Le bassin de l'Atlantique à Halifax est la propriété de la Compagnie du bassin de radoub d'Halifax, à responsabilité limitée, qui l'entretient. Il a été construit à l'aide de subsides du gouvernement du Royaume-Uni et de la cité de Halifax.

Voici quelles sont les dimensions de ce bassin :

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

	Pieds.
Longueur	445
Largeur au couronnement.....	100
“ au fond.....	73
“ à l'entrée.....	62
Profondeur de l'eau sur le seuil, à la crue du printemps.....	26½
“ “ “ à la baisse des eaux.....	20½

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

	Pieds.
Longueur au fond	*280
Largeur “	47
“ au couronnement.....	79
Profondeur.....	20½
“ de l'eau sur le seuil à eau basse.....	16
Largeur à l'entrée.....	55

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

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

L'ESQUIMALT—complété par ce ministère en 1887 :

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

(La marée du printemps monte de 7 à 10 pieds et baisse de 5 à 8 pieds.)

Travaux Publics.

L'HALIFAX—a été construit d'après un contrat passé avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier, terminé en 1889 :

	Pieds.
Longueur.....	585
Largeur au couronnement.....	102
“ au fond	72
“ à l'entrée	89½
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire.....	30
(La marée du printemps monte de 6 pieds et baisse de 3 pieds.)	

On trouvera à l'annexe n° 3, page 143, une description plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et le revenu provenant de ces travaux à l'annexe n° 4, page 165.

EMPLOYÉS.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 10, page 207, du présent rapport.

MANITOBA.

EDIFICES.—On a effectué les changements, réparations et améliorations suivantes :

Brandon, bureau de poste:—Réparations aux plombages, ameublement, peinture des bureaux, etc.

“ école industrielle:—Appareil de chauffage à air chaud supplémentaire, citerne, etc., et l'édifice est transféré au ministère des affaires des sauvages.

(Voir annexe n° 2, page 37.)

QUAI DE HNAUSA:—Cette localité est située sur la côte ouest du lac Winnipeg, à 82 milles de la cité qui porte ce nom. Le ministère a accordé cette année un contrat pour la construction d'un quai de 360 pieds de longueur par 20 de largeur. Ce quai a été construit en vue d'accueillir les colonies environnantes et pour permettre à un petit vapeur naviguant sur le lac de prendre terre et de recevoir des passagers et des marchandises à cet endroit.

DRAGAGE:—Le dragueur *Winnipeg* a continué pendant la belle saison le dragage de l'embouchure de la rivière Rouge, et le chenal de l'est de la même rivière, en aval de la ville de Selkirk. On y a enlevé 44,400 verges cubes de matériaux, et ces travaux ont coûté \$10,288.82, soit une moyenne de 23 centins la verge.

(Voir annexe n° 3, page 136.)

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

L'entrepreneur a maintenu la réputation de ce lieu populaire, pour la propreté et le bon goût. Tout en conservant au parc son attrait naturel, on y introduit chaque année plusieurs points de vue d'une beauté artificielle et nombre de décorations.

(Voir annexe n° 2, page 35.)

NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE.

DATES:—Le ministère doit encore des remerciements aux fonctionnaires de la douane employés dans les différents ports, pour la promptitude avec laquelle ils ont répondu à la lettre circulaire qu'on leur a envoyé, leur demandant des renseignements sur l'ouverture et la clôture de la navigation et la formation de la glace, aux ports mentionnés dans la table ordinaire, et que l'on trouve à l'annexe n° 11, page 210 de ce présent rapport. Ce registre intéressant est annuellement donné par le ministère depuis 1867 et fait connaître les ports ouverts et la période pendant laquelle quelques autres restent fermés chaque année.

NOUVEAU BRUNSWICK.

BRISE-LAMES ET JETÉES:—Dans le cours du dernier exercice des travaux de construction, de réparation et d'amélioration de brise-lames, quais et jetées ont été exécutés comme suit:—

Boucouche—Le quai, détruit par le feu, reconstruit.

Travaux du Cap Tourmentine—Renouvellement des pièces de bois rongées par les vers.

Cap Hopewell—Reconstruction partielle du quai de lest.

Brise-lames de la pointe Negro—Travaux de protection en pierre et en béton, pour la conservation du phare de l'extrémité des travaux.

Pointe du Chêne—Travaux agrandis et considérablement améliorés.

Quaco-Ouest—Améliorations au barrage.

Rivière Saint-Jean—Diverses améliorations en fait de dragage et construction de travaux.

Crique Tynemouth—La jetée de l'est réparée et une partie de la chaîne de roche qui obstruait le chenal enlevée.

(Voir annexe n° 3, pages de 59 à 65.)

CONSTRUCTIONS:—On a fait des réparations, pour l'agrandissement et la préservation des édifices suivants:

Bathurst, bureau de poste.—Réparations aux tuyaux d'égout, etc.

Chatham, bureau de poste.—Cet édifice a été complété et occupé.

Moncton, édifice public.—Renouvellement de la chaudière à l'eau chaude, plombage, plâtrage et réparations aux planchers.

Ile aux Perdrix, poste de quarantaine.—Réparations considérables et nécessaires, renouvellements et couche de chaux.

Portland (Saint-Jean), bureau de poste.—Réparations générales considérables requises et effectuées.

Saint-Jean, douane.—Un mur de division en brique, grille et manteau de cheminée, construits, fourniture d'ameublement, tubes parlants, etc.

Saint-Jean, bureau de poste.—Réparations à la maçonnerie, plaques de plomb de recouvrement, plombage, cloches électriques, serrures, meubles, et pose d'un nouveau mât de pavillon.

Saint-Jean, banque d'Épargne.—Tuyaux d'assainissement en *terra cotta*, remplacés par des tuyaux de fonte, etc.

Tracadie, Lazaret de.—Édifice presque complètement terminé.

Woodstock, édifice public.—Renouvellement d'une partie de l'ouvrage en brique, maçonnerie, rejointoyé et ouvrage en bois repeinturé.

(Voir) annexe n° 2, pages 27; n° 1, pages 3 et 8.)

Travaux Publics.

DRAGAGE:—Des travaux de dragage ayant pour but d'enlever des hauts-fonds et autres obstacles gênant la navigation, ont été exécutés aux endroits suivants:—

Hauts-fonds de Fisher et Chesnut,	Comté d'York.
Moss Glen.—Rivière Kennebecasis,	“ de King.
Hauts-fonds d'Oromocto,	“ de Sunbury.
Pointe du Chêne,	“ de Westmoreland.

(Voir annexes n° 1, page 18 ; n° 3, page 92.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉDIFICE:—Voici un résumé des travaux exécutés aux édifices publics des territoires du Nord-Ouest, durant l'exercice fiscal:—

Wolseley, palais de justice.—Cet édifice est pratiquement terminé.

Lethbridge, édifice public.—L'édifice a été complété et pourvu d'un appareil de chauffage à air chaud.

Régina, hôtel du gouvernement.—On y a établi un système de protection contre le feu et fait d'autres réparations nécessaires.

Régina, palais de justice.—Edifice terminé, emménagé et occupé.

Moosomin, palais de justice.—Le ministère a accordé un contrat pour quelques agrandissements et améliorations au plan de la construction et ce travail est presque achevé.

Voir annexe n° 1, page 12 et annexe n° 2, page 38.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.:—Ci-suit un résumé de travaux exécutés au cours de l'exercice en rapport avec les ouvrages de havres et de rivières, dans la Nouvelle-Ecosse:—

Babins Cove, comté de Richmond.—Le quai du service d'hiver terminé.

Bass River, comté de Colchester.—Quai en construction.

Bear Trap, comté de Lunenburg.—Chenal ouvert.

Blanche Harbour comté de Shelburne.—Jetée prolongée.

Blue Rock, comté d'Antigonish.—La protection en maçonnerie du brise-lames terminée.

Broad Cove, comté d'Inverness.—Quai reconstruit.

do Lunenburg.—Brise-lames réparé.

Church Point, comté de Digby.—Construction d'un coffrage pour protéger le brise-lames.

Cow Bay, comté du Cap-Breton.—Réparations.

Cribbins Point, comté d'Antigonish.—Quai réparé et chargé de ballast.

Grand Étang, comté d'Inverness.—Travaux de havre.

Great Village, comté de Colchester.—Quai réparé.

Harbourville, comté de King.—Brise-lames de l'ouest réparé.

Hiltz's Narrows, comté de Lunenburg.—Jetée redressée.

Ile Bualarderie (Monday Point), comté du Cap-Breton.—Quai terminé.

Ile Caribou, comté de Pictou.—Exhaussement de la digue.

Ile Pictou, comté de Pictou.—Quai de l'ouest réparé.

Ingonish-sud, comté de Victoria.—Travaux de construction en coffrage.

- L'Ardoise, comté de Richmond.—Brise-lames réparé.
 Little Harbour, comté de Lunenburg.—Elargissement du chenal.
 Margaree, comté d'Inverness.—Brise-lames réparé et rempli de ballast.
 do do Ouvrage de protection sur le rivage.
 Margaretville, comté d'Annapolis.—Brise-lames réparé.
 McNair's Cove, comté d'Antigonish.—Pose de palplanche.
 Meagher's Beach, comté d'Halifax.—Ouvrage de protection sur le rivage réparé.
 Monk's Head, comté d'Antigonish.—Chenal des bateaux.
 Nyanza, comté de Victoria.—Quai terminé.
 Parrsboro', comté de Cumberland.—Jetée réparée.
 Port-George, comté d'Annapolis.—Réparation au brise-lames.
 Port-Medway, comté de Queen.—Réparations aux ouvrages de protection du rivage.
 Port-Mouton, comté de Queen.—Jetée reconstruite.
 do (sud-ouest), comté de Queen.—Réparations au brise-lames.
 Roseway Beach, comté de Shelburne.—Ouvrage de protection du rivage renouvelé.
 Three Fathom, comté d'Halifax.—Ouvrage de protection du rivage réparé.
 Three Island Cove, comté de Richmond.—Chenal amélioré.
 Trout Cove, comté de Digby.—Brise-lames réparé.
 White Haven, comté de Guysboro.—Réparations au canal.
 Voir annexe n° 1, page 14, et annexe n° 3, pages de 46 à 58.

ÉDIFICES:—Voici un résumé des travaux faits dans le but d'améliorer et de préserver les édifices publics de cette province, pour l'exercice qui vient de s'écouler.

- Amherst, édifice public.—Fourni un boyau à incendie et fait d'autres réparations peu importantes.
 Annapolis bureau de poste.—Fait quelques réparations générales de peu d'importance.
 Antigonish, bureau de poste.—Posé un système d'aqueduc et fait quelques réparations.
 Baddeck, bureau de poste.—Reposé le système de chauffage et fait quelques autres améliorations.
 Dartmouth, bureau de poste.—Fourni un coffre-fort et autres meubles et posé des lumières incandescentes.
 Halifax, salle d'exercices militaire.—En construction.
 Halifax, édifice fédéral.—Réparations générales.
 Halifax, entrepôt de vérification.—Ascenseur, égouts et plombages réparés.
 Halifax, entrepôt des immigrants.—Accommodations temporaires à la suite de la destruction de l'édifice par les flammes.
 Lunenburg, bureau de poste.—Complété, emménagé et occupé.
 New-Glasgow, édifice public.—Appareil de chauffage remplacé par une fournaise Gurney.
 Pictou, bureau de poste en voie de construction.
 Sydney, édifice public.—Réparé la contre-porte.
 Truro, bureau de poste.—Tuyaux d'égouts réparés et améliorés.
 Windsor, bureau de poste.—Posé une fournaise.

(Voir annexe n° 1, page 3, et annexe n° 2, page 25.)

Travaux Publics.

DRAGAGE.—Le matériel de dragage du ministère, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, a été en opération cette année aux endroits suivants :

Acadie, quai de la Compagnie "Acadia,"	Comté de Pictou.
Chéticamp, havre,	Comté d'Inverness.
D'Escousse, havre,	Comté de Richmond.
Dwyer, quai,	Comté de Pictou.
Eastern Passage,	Comté d'Halifax.
Herring Cove,	Comté d'Halifax.
Mabou, havre,	Comté d'Inverness.
Poulamond, havre,	Comté de Richmond.
Rivière Saumon, havre,	Comté d'Halifax.
Sambro, havre,	Comté d'Halifax.
Spry Bay, havre,	Comté d'Halifax.
Yarmouth, havre,	Comté d'Yarmouth.

FONCTIONNAIRES.

L'ANNEXE n° 7, page 193, est une liste des principaux fonctionnaires qui ont été employés dans le ministère où qui le sont actuellement. Cette liste contient les noms et les dates de nomination depuis l'année 1841 jusqu'à celle de 1896.

ONTARIO.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—La liste qui suit contient en résumé les localités et la nature des travaux exécutés dans la province d'Ontario, en rapport avec les ouvrages de havres et de rivières durant le dernier exercice :—

- Burlington, chenal, comté de Wentworth.—Jetée réparée.
- Dyer's Bay, comté de Bruce.—Construction d'un débarcadère.
- Goderich, comté de Huron.—Prolongement des jetées.
- Kingston, comté de Frontenac.—Haut-fond de la Pointe Frédéric enlevé.
- Kingsville, comté d'Essex-sud.—Débarcadère réparé.
- Owen-Sound, comté de Grey.—Pose de palplanche, etc.
- Port-Albert, comté de Huron.—Jetées prolongées.
- Port-Rowan, comté de Norfolk.—Débarcadère réparé.
- Rondeau, comté de Kent.—Débarcadère réparé.
- Sault Sainte-Marie, comté d'Algoma.—Débarcadère réparé.
- Southampton, comté de Bruce.—Brise-lames et jetée réparés.
- Thornbury, comté de Grey.—Débarcadère réparé.
- Toronto, havre (entrée de l'est), comté d'York.—Amélioration du havre en continuation.

(Voir annexe n° 1, page 17 et annexe n° 3, page 78.)

EDIFICES.—Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère durant l'exercice, pour l'entretien et la réparation des édifices publics d'Ontario se résument ainsi :

- Almonte, édifice public.—Fourni un système aqueduc et autres choses nécessaires.
- Amherstburg, bureau de poste, etc.—Posé la lumière électrique et fourni d'autres commodités.
- Barrie, bureau de poste.—Peinturé les boiseries et fait d'autres réparations.

- Belleville, bureau de poste.—Chambre d'emménagement et autres améliorations, ainsi que quelques réparations.
- Berlin, bureau de poste, etc.—Peinturage, persiennes posées et autres réparations de peu d'importance.
- Brampton, bureau de poste, etc.—Peinturage, plâtrage, couleur à détrempe.
- Brantford, bureau de poste, etc.—Peinturage, plombage, etc.
- Cobourg, bureau de poste, etc.—Réparations peu importantes aux édifices et aux meubles.
- Cornwall, bureau de poste, etc.—Appareils de chauffage réparés, etc.
- Galt, bureau de poste.—Peinturage, couleur à détrempe, etc., plancher cimenté, renouvelé, etc.
- Gananoque, bureau de poste, etc.—Cheminée réparée et autres travaux généraux de restauration exécutés.
- Guelph, bureau de poste, etc.—Travaux considérables pour remédier à la détérioration ordinaire.
- Orillia, édifice public.—Lot clôturé et nivelé, et pose d'un trottoir en madrier.
- Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Réparations générales exécutées par le personnel.
- “ bloc de l'est, édifice ministériel.—Améliorations légères et installation de certaines accommodations nécessaires.
- “ musée des pêcheries et galerie des arts.—Toiture renouvelée et autres travaux effectués pour la protection de l'édifice.
- “ hôtel du gouvernement.—Agrandissements, renouvellements et améliorations effectués.
- “ imprimerie nationale.—Fourni des ventilateurs, tuyaux, fils électriques, etc.
- “ bloc Langevin.—Réparations légères aux toits et pose de quelques détails.
- “ parc de la côte du Major.—Fourni quelques sièges et peinturé les vieux.
- “ édifices du parlement.—Remplacé les vieilles chaudières par des nouvelles, posé quelques commodités nécessaires et fait quelques changements.
- “ terrasses du parlement.—Quelques additions désirables. Réparations et améliorations aux avenues. Neige enlevée, glace empilée et distribuée.
- “ entretien des rues.—Les rues qui donnent sur les édifices publics ont été entretenus par le ministère dans un parfait état durant l'année.
- “ bloc de l'ouest, édifice ministériel.—Ameublement d'un bureau et fourniture de divers articles de peu d'importance dans d'autres.
- Smith's Falls, édifice public.—L'édifice a été complété, emménagé, meublé et occupé.
- Sainte-Catherine, édifice public.—Ouvrages en fer et en bois peinturés et quelques réparations effectuées.
- Saint-Thomas, édifice public.—Posé un nouveau mât et fait diverses réparations en fait de plâtrage, ameublement et emménagements.

Travaux Publics.

Stratford, édifice public.—L'édifice a été agrandi, élevé d'un étage. Ces travaux sont presque terminés.

Toronto, salle d'exercices militaires.—Cet édifice décrit dans un autre rapport a été terminé et occupé.

Trenton, bureau de poste, etc.—Plâtre nettoyé, réparé et peinturé à détrempe, bois et fer peinturés, et quelques accommodements accordés sur demande.

Walkerton, bureau de poste.—Réparations aux dalles, à l'escalier, etc., et gravois étendu dans la cour.

Windsor, édifice public.—Réparations diverses faites à l'édifice, à l'aménagement, etc.

TERRASSES DU PARLEMENT.

CONTRAT.—L'entrepreneur qui a en main l'entretien et l'embellissement de ces terrasses a rempli son contrat à l'entière satisfaction du ministère.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Ci-suit un bref relevé des travaux construits par le ministère pendant l'année, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard :—

Bay Fortune, comté de King.—Havre amélioré.

Bay View, comté de Queen.—Jetée réparée.

Campbell's Cove, comté de King.—Réparations au brise-lames.

China Point, comté de Queen.—Jetée réparée.

Georgetown, comté de King.—Jetée réparée.

Hurd's Point, comté de Prince.—Améliorations.

Kier's Shore, comté de Prince.—Améliorations.

Lambert's Pier, comté de King.—Jetée réparée.

Miminegash, comté de Prince.—Travaux réparés.

New-London, comté de Queen.—Réparations aux travaux.

North Cardigan, comté de King.—Jetée réparée.

Pinette, comté de Queen.—Jetée réparée.

Rustico, comté de Queen.—Améliorations.

Souris, comté de King.—Brise-lames réparé.

Stephen's, comté de King.—Améliorations.

St. Mary's Bay, comté de King.—Améliorations.

Wood Islands, comté de Queen.—Reconstruction et réparation du brise-lames de l'Etat.

(Voir annexe n° 1, page 15 ; n° 3, page 66.)

EDIFICES :—Les opérations du ministère en rapport avec les édifices publics de l'Ile du Prince-Edouard, pour le présent exercice, sont les suivantes :—

Charlottetown, édifice public.—Réparations aux sonneries électriques, aux systèmes de tubes, etc.

Summerside, édifice public.—Réparations légères aux portes et pose de couleur à détrempe sur quelques-uns des murs.

DRAGAGE.—En 1894-95 le dragueur *Prince-Edward* était employé à Cardigan, pendant quelque temps et a enlevé 23,625 verges cubes de matériaux; il fut ensuite employé à Annandale près de la jetée et aux quais de Dundas, pour en enlever 24,435 verges cubes de sable et de boue.

QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—On peut résumer comme suit les opérations du ministère en rapport avec les havres et rivières de la province de Québec, pour le dernier exercice :—

Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix.—Prolongement du quai et réparations aux piliers.

Barrage d'Yamaska, comté d'Yamaska.—Réparations.

Cacouna, comté de Témiscouata.—Construction d'un quai.

Cap de la Madeleine, comté de Champlain.—Agrandissement du quai.

Chicoutimi, comté de Chicoutimi.—Quai amélioré.

District du Lac Saint-Jean.—Amélioration à la navigation.

Etang du Nord, comté de Gaspé.—Brise-lames réparé.

Grandes Bergeronnes.—Enlèvement de roches.

Grande Décharge, comté de Chicoutimi.—Prolongement du ponton.

Ile Verte, comté de Témiscouata.—Amélioration du quai.

Malbaie, comté de Charlevoix.—Réparations à la jetée.

Matane, comté de Rimouski.—

“

New-Carlisle, comté de Bonaventure.—Jetée réparée.

Petite Rivière Saint-François, comté de Charlevoix.—Enlèvement de fragments de roc.

Port-Daniel, comté de Bonaventure.—Jetée réparée.

Quai de la Reine, Québec.—Quai réparé.

Rivière du Lièvre, comté d'Ottawa.—Travaux aux fins de rendre le barrage plus ferme.

Rivière du Sud, comté de Montmagny.—Travaux de protection.

Rivière Saint-Maurice.—Améliorations pour la navigation.

Roberval, comté de Chicoutimi.—Prolongement du quai, etc.

Saint-Jean, comté de Montmorency.—Jetée reconstruite.

Saint-Laurent, comté de Montmorency.—Jetée réparée, etc.

Saint-Michel, comté de Bellechasse.—Jetée réparée.

Touladie, rivière, comté de Témiscouata.—Améliorations pour la navigation.

Trois Pistoles do Réparations à la jetée.

EDIFICES.—Améliorations, réparations et travaux nécessaires à la préservation, l'utilité et l'usage des édifices publics de la province de Québec, pour l'exercice terminé le 1^{er} juillet 1895, résumés ci-dessous :

Aylmer, bureau de poste.—Peinturage des boiseries.

Grosse-Ile, poste de quarantaine.—Le vapeur *Challenger*, a été nettoyé, peinturé et a subi des changements et renouvellements dans ses appareils scientifiques et désinfectants, etc., afin qu'il soit tenu en bon ordre et prêt pour le service.

Joliette, édifice public.—Réparation du système de chauffage à eau chaude

Travaux Publics.

Montréal, douane.—Diverses réparations, renouvellements et améliorations nécessaires à l'édifice, à l'emménagement, aux meubles, etc.

Montréal, entrepôt de vérification.—Peinturage et réparations générales.

“ bureau du revenu de l'intérieur.—Le toit a été peinturé, la fournaise réparée et le laboratoire amélioré.

“ bureau de poste.—On a fait nombre de réparations, changements et améliorations considérables.

Québec, citadelle :—Nettoyage, peinturage et cirage annuel fait avant la visite de Son Excellence.

“ bureau des mesureurs de bois. Un nouveau serpentín de chaleur placé dans l'une des chambres.

“ douane.—Réparations en général.

“ bureau de poste.—Pose d'un appareil de chauffage et aménagements de l'aile nouvelle de l'édifice.

Saint-Hyacinthe, bureau de poste.—Menues réparations au vitrage, au plâtrage, etc.

Saint-Jérôme, édifice public.—Mât de pavillon, portiques et fenêtres, etc. fournis et placés.

Sherbrooke, bureau de poste.—Peinturage, couleur à trempe polissage, nettoyage, etc.

Sorel, bureau de poste, etc.—Réparations et renouvellement en rapport avec le service d'eau.

West Farnham, bureau de poste.—Cet édifice est complété, meublé et occupé.

L'on est à construire un édifice public à Richmond, dans cette province. Ce sera un édifice à deux étages avec grenier et rez-de-chaussée, 40 x 40 pieds, avec une allonge de 40 x 17 à un étage. Murs, en briques, sur fondation en pierre. Il contiendra l'espace nécessaire pour un bureau de poste, un bureau de douane, un entrepôt de vérification et les bureaux du revenu de l'intérieur ainsi que la résidence du gardien.

On a passé le 4 mai dernier, un contrat pour l'érection d'un bureau de poste, etc., à Rimouski. Cet édifice sera aussi construit en brique, sur fondation en pierre. Il aura 40 x 30 pieds, deux étages avec rez-de-chaussée et grenier, et une annexe de 26 x 18 pieds. En sus de bureau de poste, il servira d'entrepôt de vérification et contiendra les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur et le gardien occupera le grenier.

REVENU.

L'état qui suit résume la somme perçue sur les travaux qui dépendent du ministère pour l'exercice qui vient de s'écouler.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

District d'Ottawa.....	\$52,311 52
do Saint-Maurice.....	15,755 97
do Saguenay.....	9,148 74
Total des glissoirs et estacades.....	\$77,216 23

BASSINS DE RADOUB.

Lévis.....	\$13,995 19
Kingston.....	2,898 23
Esquimalt.....	6,320 25
Total des bassins de radoub.....	23,193 67

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Bas du Saint-Laurent et provinces maritimes	\$ 5,526 23
Ontario et ligne de l'île Pelée.....	127 12
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest.....	1,771 62
Colombie-Britannique (ligne de Comox)....	906 59
Total des lignes télégraphiques.....	8,331 56

TRAVAUX DE RIVIÈRES—ÉCLUSES.

Ecluse de la Rivière du Lièvre.....	\$404 30
Rivière Yamaska.....	357 78
Arrérages.....	674 29
Total des travaux de rivières.....	1,436 37
Somme totale de la perception du revenu.	\$110,177 88

Voir annex n° 4, page 163, et annexe n° 12, page 220).

PONTS ET CHAUSSÉES.

PONTS.—Durant l'exercice 1894-95 des réparations ont été faites, sous le contrôle du ministère, aux ponts suivants :—

Pont de Grande-Rivière, à York, Ont.

Ponts de la ville d'Ottawa, à Ottawa, Ont.

Pont des Joachims, rivière Ottawa.

Pont de Portage-du-Fort, rivière Ottawa.

Pont de la rivière du Ventre, à Lethbridge, T. N.-O.

Pont de la rivière du Vieux, à Macleod, T. N.-O.

Travaux Publics.

Et on a construit des ponts aux endroits suivants :—

Crique Pond, se jetant dans l'Ottawa, P. Q.

Cartier, Rivière Saint-Louis, P. Q.

Canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis, P. Q.

On trouvera des détails sur ces travaux dans le rapport de l'ingénieur en chef, annexe 3 page 155, et à l'annexe n° 1, page 20, un état des dépenses.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DROITS :—Le rapport du percepteur du revenu se trouve à l'annexe n° 4, page . Il montre que la perception totale du revenu pour l'année se décompose comme suit :—

District Ottawa.....	\$52,311 52
do : Saint-Maurice.....	15,755 97
do Saguenay.....	9,148 74
	<hr/>
Perception totale.....	\$77,216 23
Les droits totaux devenus dus et perçus cette année.....	\$65,492 22
Montant perçu sur les arrérages des années précédentes.....	11,724 01
	<hr/>
	\$77,216 23

Comme l'explique le rapport du percepteur, l'on s'efforce de faire la rentrée des arrérages, mais comme plusieurs de ceux contre qui nous avons des réclamations ont cessé d'exister ou sont devenus insolvable l'on doit les considérer, en plusieurs cas, comme nulles.

CONDITION ACTUELLE DES TRAVAUX.—L'on verra dans le rapport de l'ingénieur en chef du ministère, annexe n° 3, page 147, les rapports des divers officiers qui ont charge et qui dirigent les glissoirs et estacades dans les différents districts.

Ces travaux, comme on l'a dit ailleurs, ont été entretenus dans un état efficace ; on leur a fait subir diverses réparations reconstructions et améliorations afin de les tenir toujours en état d'utilité et de garder ceux qui sont fréquentés, propres à accommoder et faciliter le mieux possible la grande industrie de bois du pays.

PERSONNEL.—A l'annexe n° 4, page 196, se trouve une liste qui donne les noms, les dates de naissances et de nomination, ainsi que les salaires des personnes employées à tous les glissoirs et estacades du Canada.

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Au cours du dernier exercice, des relevés géodésiques et examens ont été faits par des employés du ministère en 98 localités, dans les différentes provinces, comme suit :—

Colombie-Britannique.....	1
Manitoba.....	2
Nouveau-Brunswick.....	40
Territoires du Nord-Ouest.....	2
Nouvelle-Ecosse.....	24
Ontario.....	20
Ile du Prince-Edouard.....	15
Québec.....	16

Ces relevés et examens ont été ordonnés et faits pour obtenir, sur rapport d'officiers compétents, des données exactes sur la possibilité, et l'utilité à entreprendre la construction de travaux qui dans l'intérêt public, sont ou fortement recommandés ou énergiquement demandés à l'Etat.

A l'annexe n° 3, page 157, on trouve la liste des endroits visités dans ce but, l'année dernière.

TÉLÉGRAPHES.

Comme on l'a dit dans les pages préliminaires du présent rapport, ce service s'est continué dans des conditions très efficaces. On trouvera à l'annexe n° 12, page 215, un rapport entier sur ce sujet.

OBSERVATIONS SUR LE TEREDO.

L'animal que l'on nomme le *Térédo* ou " ver des vaisseaux " a fait de si grands dommages aux constructions en bois, telles que brise-lames, jetées quais, etc., érigés par le ministère dans les provinces maritimes, que tout renseignement d'une nature scientifique ou pratique, qui tend à protéger contre ses ruines, ne peut qu'être d'un grand intérêt et d'une grande valeur. L'écrit de M. E. T. P. Shewan, ingénieur résident de Saint-Jean N.-B., que l'on trouve à l'annexe n° 15, page 247, et qui a été lu devant la Société d'Histoire Naturelle du Nouveau-Brunswick, est une addition d'une grande valeur aux écrits faits sur ce sujet, et a été par le fait même, joint à ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEL,

Sous-ministre.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINE LE 30 JUIN 1895.

O. DIONNE, COMPTABLE

Travaux Publics.

(Renvoi n° 166388.)

ANNEXE N° I.

ÉTAT indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Désignation des travaux.	Cons- truction et amélio- rations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc.		9 75		9 75
Annapolis do		57 50		57 50
Antigonish do		113 46		113 46
Baddeck do		425 40		425 40
Dartmouth do		141 90		141 90
Halifax, bureau du sous-receveur général—loyer.		10 90	1,200 00	1,210 90
do édifice fédéral		998 60		998 60
do salle d'exercices	21,198 01			21,198 01
do bureau de l'ingénieur—loyer			100 00	100 00
do entrepôt de vérification—loyer		81 85	1,707 50	1,789 35
do bâtiment des immigrants		167 72		167 72
do station de quarantaine de l'île Lawlor	2,042 14			2,042 14
do pénitencier—loyer			0 24	0 24
Lunenburg, bureau de poste, etc.	6,590 14			6,590 14
Nappan, ferme expérimentale		158 81		158 81
New-Glasgow, bureau de poste, etc.		549 95		549 95
North-Sydney do		4 70		4 70
Pictou, douane		53 23		53 23
do bureau de poste	11,971 80			11,971 80
Richmond, bâtiment des immigrants		16 00		16 00
Sydney, bureau de poste		679 47		679 47
do station de quarantaine—Keating Point	95 07			95 07
Truro, bureau de poste, etc.		173 20		173 20
Windsor do		169 43		169 43
Yarmouth do		98 21		98 21
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral	27 62	649 63	500 00	1,177 25
do hôpital de la marine				3 48
Montague, bureau de poste	103 45	13 04		116 49
Summerside do	70 27	228 01		298 28
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc.		35 18		35 18
Carleton do		17 90		17 90
Chatham do	8,763 81	2 50		8,766 31
Dalhousie do		6 45		6 45
Frédéricton do		653 37		653 37
Moncton do		173 78		173 78
Newcastle do		31 60		31 60
Portland do		109 90	130 90	240 80
Saint-Jean, douane	9,613 07	5,383 24	50 00	15,046 31
do bâtiment des immigrants		10 70		10 70
do station de quarantaine de l'île aux Perdrix	66 06			66 06
do bureau de poste		588 08		588 08
do caisse d'épargne		577 51		577 51
do bureau de l'inspecteur des bat. à vapeur		57 25		57 25
Saint-Stephen, bureau de poste, etc.		26 23		26 23
Tracadie, lazaret	25,925 91			25,925 91
Woodstock, bureau de poste, etc.		343 50		343 50
A reporter	86,470 83	12,817 95	3,688 64	102,977 42

ANNEXE n° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
Report.....	86,470 93	12,817 95	3,688 64	102,977 42
<i>Provinces maritimes.</i>				
EN GÉNÉRAL.....			984 11	984 11
<i>Québec.</i>				
Aylmer, bureau de poste.....		27 75		27 75
Coaticook do.....		201 90		201 90
Dundee, douane.....		118 73		118 73
Grosse-Île, station de quarantaine.....	2,031 62			2,031 62
Hull, bureau de poste, etc.....		61 94		61 94
Joliette do.....		26 40		26 40
Lachine do.....		228 94		228 94
Laprairie do.....		115 50		115 50
Lévis, station de quarantaine des animaux.....		381 50		381 50
do bâtiment des immigrants.....		142 57		142 57
Montréal, douane.....	7,119 23	296 30		7,415 53
do édifices fédéraux en général.....			338 10	338 10
do entrepôt de vérification.....		1,386 90		1,386 90
do bureau d'immigration.....		189 30		189 30
do bureau du revenu de l'intérieur.....		273 61		273 61
do bureau de poste, améliorations, etc.....	22,954 92	4,894 27		27,849 19
do do rue Saint-Laurent.....		113 43		113 43
do do rue Sainte-Catherine.....		13 08		13 08
Québec, édifices de la citadelle.....		1,946 83		1,946 83
do bureau des examinateurs du service civil.....		18 00		18 00
do bureau du commis des travaux.....		259 86		259 86
do bureau de l'inspecteur-mesureur de bois.....		40 00		40 00
do douane.....		276 47		276 47
do édifices fédéraux en général.....			417 57	417 57
do salle d'exercices.....	1,672 90			1,672 90
do bureau de l'ingénieur—loyer.....			132 00	132 00
do entrepôt de vérification.....		164 72		164 72
do bureau d'immigration, jetée Louise.....		2,192 88		2,192 88
do observatoire.....		11 67		11 67
do bureau de poste, nouvelle aile, etc.....	6,000 00	525 00		6,525 00
do stat. de quarant., terrasse de la princesse Louise.....	797 21			797 21
do quai de la Reine.....		65 60		65 60
Richmond, bureau de poste, etc.....	95 79			95 79
Rimouski do.....	222 33			222 33
Rivière du Loup (Fraserville), bureau de poste, etc.....	60 05			60 05
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....		1,756 21		1,756 21
Sorel do.....		9 17		9 17
Saint-Henri do.....		1,424 93		1,424 93
Saint-Hyacinthe do.....	3,735 15	242 07		3,977 22
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier.....	27,962 51			27,962 51
Saint-Jérôme, bureau de poste.....		194 25		194 25
Saint-Jean do.....		144 74		144 74
Trois-Rivières, douane.....		1,750 54		1,750 54
do bureau de poste.....		688 19		688 19
Valleyfield do (loyer).....		14 20	329 70	343 90
Farnham-Ouest do.....		481 70		481 70
<i>Ontario.</i>				
Alexandria, asile de réforme.....	5,369 28			5,369 28
Almonte, bureau de poste, etc.....		434 40		434 40
Amherstburg do.....		325 25		325 25
Arnprior do.....	3 00			3 00
Barrie do.....		126 55		126 55
Belleville do.....		467 40		467 40
Berlin do.....		462 41		462 41
A reporter.....	164,494 82	35,313 11	5,890 12	205,698 50

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
Report.....	164,494 82	35,313 11	5,890 12	205,698 05
<i>Ontario—Suite.</i>				
Brampton, bureau de poste, etc.....		181 18		181 18
Brantford do.....		232 60		232 60
Brockville do.....	2,450 00	618 33		3,068 33
Carleton Place do.....		11 00		11 00
Cayuga do.....		62 94		62 94
Chatham do.....		18 40		18 40
Clifton do.....		4 40		4 40
Cobourz do.....		288 50		288 50
Cornwall do.....	131 32	265 44		396 76
Dundas do (loyer).....		8 50	625 00	633 50
Galt do.....		603 18		603 18
Gananoque do.....		151 30		151 30
Goderich do.....		11 10		11 10
Guelph do.....		1,043 67		1,043 67
Hamilton, douane.....		244 35		244 35
do bureau de poste.....		689 54		689 54
Kingston, douane.....		998 13		998 13
do bâtiment des immigrants (loyer).....		15 13	2 37	17 50
do collège militaire.....		6 90		6 90
do bureau de poste.....		1,200 42		1,200 42
Lindsay do.....		189 00		189 00
London, douane.....		1,629 72		1,629 72
do bâtiment des immigrants.....		12 00		12 00
do bureau de poste.....		1,600 65		1,600 65
Lucan do.....		351 42		351 42
Napanee do.....		61 52		61 52
Orangeville do.....		99 52		99 52
Orillia do etc.....	4,279 25			4,279 25
Ottawa—Edifice de la Banque d'Ottawa, (loyer).....			2,720 00	2,720 00
do do (éclairage).....			41 27	41 27
do bureau du canal.....		50 38		50 38
do Central Chambers (loyer).....			200 00	200 00
do bur. des examinateurs du service civil (loyer.).....			412 56	412 56
do entrepôt de vérification (loyer).....			850 00	850 00
do ferme expérimentale.....		3,907 40		3,907 40
do musée géologique (loyer).....		2,169 78	310 00	2,479 78
do do (éclairage).....			654 45	654 45
do galerie nationale des beaux-arts (réfaction de la couverture).....		1,616 25	2,123 75	3,740 00
do bureau de poste.....		822 09		822 09
do do (éclairage).....			2,296 19	2,296 19
do imprimerie de l'Etat.....		2,643 61		2,643 61
do do (éclairage).....			966 50	966 50
do do mécanic. et chauffeurs.....			3,432 68	3,432 68
do édifices publics.....		103,088 39		103,088 39
do do éclair. au gaz et à l'électricité.....			16,394 70	16,394 70
do do terrains.....			5,784 33	5,784 33
do do chauffage.....			61,883 77	61,883 77
do do bloc Langevin.....		4,862 28		4,862 28
do do do mécanic. n s et chauff. (éclairage).....			10,675 63	10,675 63
do do do enlèv. de la neige.....			1,235 55	1,235 55
do do do do.....			400 00	400 00
do do parc de la côte Major.....			3,751 88	3,751 88
do do édifices du parlement—remplacement des chaudières.....	4,901 81			4,901 81
do do enlèvement de la neige.....			1,532 39	1,532 39
do do cour suprême (éclairage).....		165 15	74 85	240 00
do do do (chauffeurs, etc.).....			456 25	456 25
do do service du téléphone.....			4,179 43	4,179 43
A reporter.....	176,257 20	165,237 28	126,403 67	467,898 15

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>								
Report	176,257	20	165,237	28	126,403	67	467,898	15
<i>Ontario—Fin.</i>								
Ottawa, édifices publics, bureau des traducteurs, rue Sussex (loyer).....					240	00	240	00
do do bureau des traducteurs, rue Sussex (éclairage).....					37	05	37	05
do do eau.....					15,102	78	15,102	78
do do ateliers (loyer, etc.).....					812	50	812	50
do do do (éclairage).....					568	65	568	65
do do rue et ponts (éclairage).....					1,200	00	1,200	00
do Victoria Hall.....					14	40	14	40
Pembroke, bureau de poste, etc.....			26	90			26	90
Peterborough, douane—clôture, etc.....	300	00	2	00			302	00
do bureau de poste.....			194	48			194	48
Petrolia, bureau de poste, etc.....	9,192	93					9,192	93
Pointe Edouard, bâtiment des immigrants (loyer).....					2	50	2	50
Port-Arthur, bâtiment des immigrants.....			32	66			32	66
do bureau de poste, etc.....	3,159	33					3,159	33
Port-Colborne do.....			36	98			36	98
Port-Hope do.....			237	00			237	00
Prescott do.....			52	98			52	98
Édifices publics en général.....					1,960	09	1,960	09
Rideau-Hall—appareil de chauffage, éclairage à l'élec- tricité, nouvelle laiterie, etc.....	12,954	36	17,997	77			30,952	13
do combustible et éclairage (allocation).....					8,000	00	8,000	00
do enlèvement de la neige.....					517	50	517	50
do gardiens.....					547	50	547	50
Smith's Falls, bureau de poste, etc.....	14,328	07					14,328	07
Stratford do (temporaire)—loyer.....			519	34	600	00	1,119	34
do do reconstruction après in- cendie.....	9,998	26					9,998	26
Strathroy do.....	215	00	20	85			235	85
Ste-Catherine do.....			843	12			843	12
St-Thomas do.....			424	14			424	14
Toronto—bureau du sous-receveur général.....			382	12			382	12
do bur. des examinat. du service civil (loyer).....					121	23	121	23
do douane.....			502	66			502	66
do salle d'exercices.....	32,479	95					32,479	95
do bureau de l'ingénieur (loyer).....					252	12	252	12
do entrepôt de vérification.....			1,553	79			1,553	79
do bureau du revenu de l'intérieur.....			177	17			177	17
do bureau de poste.....			1,363	69			1,363	69
Trenton, bureau de poste, etc.....			184	72			184	72
Walkerton do.....			68	02			68	02
Windsor.....			158	78			158	78
<i>Manitoba.</i>								
Birtle, bâtiment des immigrants.....			15	00			15	00
Brandon, douane.....			397	84			397	84
do ferme expérimentale.....			718	43			718	43
do bâtiment des immigrants.....			28	00			28	00
do école d'industrie.....	10,642	75					10,642	75
do bureau de poste.....			305	25			305	25
Portage la Prairie, bureau de poste, etc.....	5,249	26					5,249	26
Édifices publics en général.....					827	61	827	61
Winnipeg, bureau de l'architecte.....			189	33			189	33
do bureau des terres de la couronne.....			258	80			258	80
do douane.....			443	04			443	04
do bureau des terres fédérales, etc.—appareil de chauffage, etc.....	2,368	00	342	40			2,710	40
do bureau de l'ingénieur (loyer).....					481	50	481	50
A reporter.....	277,145	11	192,714	54	157,689	10	627,548	75

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
Report.....	277,145 11	192,714 54	157,689 10	627,548 75
<i>Manitoba—Fin.</i>				
Winnipeg, entrepôt de vérification.....		72 25		72 25
do bâtiment des immigrants.....		237 89		237 89
do bureau des sauvages.....		36 60		36 60
do bureau du revenu de l'intérieur.....		3 50		3 50
do entrepôt militaire.....		37 50		37 50
do bureau de poste.....		492 84		492 84
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Calgary, palais de justice, etc.....		198 24		198 24
do bâtiment des immigrants.....		150 82		150 82
do bureau de poste, douane, etc.....	8,009 24	30 56		8,039 80
Palais de justice en général.....			300 00	300 00
Edmonton, bâtiment des immigrants.....		188 00		188 00
do bureau d'enregistrement, etc.....	2,009 12	55 90		2,065 02
Indian-Head, ferme expérimentale.....		10 00		10 00
Lethbridge, palais de justice.....		6 20		6 20
do douane et palais de justice.....	11,936 64			11,936 64
do do coffre de sûreté.....	506 25			506 25
do bureau de poste.....		0 40		0 40
Macleod, palais de justice (loyer).....	11 00	66 60	250 00	327 60
do douane.....		233 25		233 25
Maple-Creek, palais de justice.....	212 60			212 60
Mâchoire-d'Orignal, palais de justice.....	604 20	38 50		642 70
Moosomin, palais de justice, ajouté, etc.....	1,819 78			1,819 78
Prince-Albert, palais de justice, etc.....		686 15		686 15
do bureau des agents des terres et des bois de la couronne.....	5,967 66			5,967 66
do bureau d'enregistrement.....		1 88		1 88
Edifices publics en général.....			1,245 96	1,245 96
Dain-Rouge, école d'industrie.....	782 00			782 00
Régina, bureau du commis des travaux (loyer).....		38 50	25 00	63 50
do chambre du conseil.....		203 11		203 11
do palais de justice.....		98 44		98 44
do do bur. des terres et enregistrem.....	24,137 37			24,137 37
do bureau des terres fédérales.....		1 70		1 70
do géologie et asile d'aliénés.....		36 45		36 45
do résidence du lieutenant-gouverneur.....		3,256 86		3,256 86
do bureau de poste.....		193 32		193 32
Wolsley, palais de justice.....	8,335 28			8,335 28
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, ferme expérimentale.....		1,204 80		1,204 80
Nanaimo, bureau de poste.....		8 50		8 50
New-Westminster, douane.....		50 15		50 15
do bureau des terres fédérales.....		102 35		102 35
do salle d'exercices.....	39 85			39 85
do pénitencier—mur de soutènement.....	2 10			2 10
do bureau de poste.....		53 55		53 55
Edifices publics en général.....			315 80	315 80
Vancouver, bureau de poste, etc.....	1,259 13	969 02		2,228 15
Victoria, bureau des évaluateurs.....		92 44		92 44
do douane.....		225 56		225 56
do salle d'exercices et bâtiments accessoires.....	2,998 46			2,998 46
do bureau de l'ingénieur (loyer, etc).....		25 58	938 00	963 58
do hôpital de la marine.....		6 91		6 91
A reporter.....	345,775 79	201,828 86	160,763 86	708,368 51

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.		Réparations.	Personnel et entretien.	Total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>								
Report.....	345,775	79	201,828	86	160,763	86	708,568	51
<i>Colombie-Britannique—Fin.</i>								
Victoria, bureau de poste (nouveau).....	23,702	68					23,702	68
do do (ancien).....			494	73			494	73
do caisse d'épargne.....			12	45			12	45
William's-Head, station de quarantaine—bâtiments de détention, etc.....	5,900	23					5,900	23
	375,378	70	202,336	04	160,763	86	738,478	60
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—<i>Suite.</i>								
	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.		
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Amherst, bureau de poste.	400 00	7 83	241 00	313 96	20 00	982 79		
Annapolis do	400 00	6 00	171 64	108 48	40 00	726 12		
Antigonish do	400 00	5 75	113 00	38 52	9 85	567 12		
Arichat do			268 50			268 50		
Baddeck do	200 00		90 00	22 22		312 22		
Dartmouth do	249 96	0 70	108 47	82 42	16 00	457 55		
Halifax, bureau du sous-receveur général			54 64	73 80	36 00	164 44		
do édifice fédéral...	2,018 00	14 73	870 69	4,176 85	945 47	8,025 74		
do entrepôt de vérification.....	500 00	1 75	99 55	91 60	130 55	823 45		
do bât. des immigr.			132 35	495 82		628 17		
Lunenburg, bur. de poste.			162 50			162 50		
New-Glasgow do	400 00	7 39	132 72	448 12	100 00	1,088 23		
Sydney-Nord do	400 00	1 32	150 50	399 00		950 82		
Pictou, douane.....	400 00	3 30	111 95	22 88		538 13		
Sydney, bureau de poste..	400 00	32 52	206 20	71 34	20 00	730 06		
Truro do	400 00	5 60	185 33	339 45	30 00	960 38		
Windsor do	400 00		157 90	142 80	50 00	750 70		
Yarmouth do etc.	400 00		268 59	556 20	72 00	1,296 79		
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>								
Charlottetown, édifice fédérale.....	1,737 46	120 17	480 28	1,022 65	225 00	3,585 56		
Montague, bureau de poste	160 00	14 09	44 80	26 50		245 39		
Summerside do	400 00	10 64	418 69	16 56		845 89		
<i>Nouveau-Brunswick.</i>								
Bathurst, bur. de poste, etc.	450 00	10 89	368 59	25 00		854 48		
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste, etc.....	100 00		45 02	150 00	13 00	308 02		
Chatham, bur. de poste, etc.	159 00	9 88	375 73	83 70		628 31		
Dalhousie do	400 00	3 80	205 19	22 70		631 69		
Frédéricton do	400 00	6 70	276 09	485 99	48 00	1,216 78		
Moncton do	400 00	15 50	246 45	456 50	134 00	1,252 45		
Newcastle do	400 00	47 47	368 32	364 80		1,150 59		
Portland do		5 50	34 02			39 52		
Saint-Jean, douane.....	1,840 75	88 45	1,665 03	339 91	333 68	4,267 82		
do pénitencier...	225 00		27 13	5 00		257 13		
do bur. de poste.	1,340 00	12 00	607 72	3,971 25	426 73	6,357 70		
A reporter.....	14,980	17	431 98	8,688 59	14,354 02	2,650 28	41,105 04	738,478 60

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struction et amélio- rations.	Répara- tions.	Personnel et entretien	Total.	
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>						
Report.....		375,378 70	202,336 04	160,763 86	738,478 60	
	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—<i>Suite.</i>						
Report.....	14,980 17	431 98	8,688 59	14,354 02	2,650 28	41,105 04
<i>Nouv.-Brunswick—Suite.</i>						
St-Jean, caisse d'épargne.....			251 01	108 56	17 50	377 07
St-Stephen, bur. de poste, etc.....	400 00	10 15	151 40	488 10	64 00	1,113 65
Sussex, bur. de poste, etc..	400 00	8 02	170 66	8 51		587 19
Woodstock do ..	414 63	5 40	242 75	160 00	34 00	856 78
<i>Québec.</i>						
Aylmer, bur. de poste....	88 34	2 19	178 41	43 05		311 99
Coaticook do	400 00	15 75	238 25	252 25	40 00	946 25
Hull do	150 00	2 50	292 76	347 00	112 00	904 26
Joliette do	400 00	7 36	227 43	72 00	108 00	814 79
Lachine do	99 99	23 49	135 72	87 97	31 52	378 69
Laprairie do	19 50	18 35	148 58	42 90	40 00	269 33
Lévis, bât. des immigrants.			74 12			74 12
Montréal, douane.....	1,701 00	49 00	730 32	547 99	332 71	3,361 02
do édifices publics fédéraux	1,650 00					1,650 00
do salle d'exercices entrepôt de vé- rification	456 00					456 00
do bur. du revenu de l'intérieur	600 00		256 32	248 50	106 70	1,211 52
do bur. de poste	4,419 95	49 81	864 74	7,091 80	2,154 31	14,580 61
Québec, citadelle.....	72 75		162 25	229 43		464 43
do bur. du c. des trav.	48 00					48 00
do b. des ins.-m. de b.	540 00		300 65			840 65
do douanes.....	540 00	2 95	815 35	59 12		1,417 42
do édifices publics fé- déraux					59 05	59 05
do entrepôt de vérifi- cation.....	1,415 00	79 66	1,038 53	47 62		2,580 81
do bât. d. immigrants			300 28	624 00		924 28
do observatoire.....					42 79	42 79
do bureau de poste....	342 00	1 25	592 67	990 24		1,926 16
do bâtim. de la qua- rantaine, jetée Louise.....			4 55			4 55
do bâtiment du quai de la Reine.....			267 50			267 50
Rivière-du-Loup (Fraser- ville) bur. de poste.....	250 00	3 28	410 00	29 90		693 18
Sherbrooke, b. de poste, etc	430 00	29 61	324 00	678 40	62 50	1,524 51
Sorel do	450 00	38 56	183 15	216 00	250 00	1,137 71
Saint-Henri do			214 47	29 97	25 27	269 71
St-Hyacinthe do	300 00	57 73	243 82	272 35	150 00	1,023 90
St-Jérôme do	400 00		392 94	192 00	57 00	1,041 94
A reporter.....	32,107 33	1,274 65	19,751 90	27,943 30	6,923 60	88,000 78

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struction et améliora- tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.		
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Report.....		375,378 70	202,336 04	168,763 86	738,478 60		
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Report.....		32,107 33	1,274 65	19,751 90	27,943 30	6,923 60	88,000 78
<i>Québec—Suite.</i>							
Saint-Jean, b. de poste...	350 00		173 25	312 50	40 00	875 75	
St-Roch, Qué. do			68 00			68 00	
St-Vincent-de-Paul, péni- tenci-r			616 50			616 50	
Trois-Rivières, douane...	600 00	8 56	412 97	189 16	105 00	1,315 69	
do b. de poste.	400 00		222 50	205 15	90 00	917 65	
Valleyfield do			50 24	27 60	9 00	86 84	
Farnham-Ouest do			51 38	27 75	7 50	86 63	
<i>Ontario.</i>							
Almonte, bureau de poste.	400 00	12 40	167 00	36 71	75 00	691 11	
Amherstburg do	400 00	10 80	180 00	121 10	22 50	734 40	
Barrie, bur. de poste, etc..	400 00	1 50	254 00	250 00	50 00	955 50	
Belleville do	600 00	17 40	394 50	548 80	83 25	1,643 95	
Berlin do	400 00	7 55	209 86	274 60	66 00	958 01	
Brampton do	400 00	20 50	176 00	210 96	19 25	826 71	
Brantford do	600 00	19 50	285 80	325 65	30 40	1,261 35	
Brockville do	400 00	21 36	320 30	674 20	170 00	1,585 86	
Carleton-Place do	300 00	8 20	100 10	41 40		449 70	
Cayuga do	50 00	6 25	4 25			60 50	
Chatham do	850 00	16 75	162 46	411 60	57 00	1,497 81	
Clifton do	400 00	17 70	247 05	406 25	47 50	1,118 50	
Cobourg do	400 00		193 62	283 70	68 25	945 57	
Cornwall do	475 00	9 28	269 50	513 58	73 00	1,340 36	
Dundas do			21 00	75 04		96 04	
Galt do	400 00		151 90	363 70	39 00	954 60	
Gananoque, douane.....			137 20	94 00		231 20	
do do		2 75	78 40	141 00		222 15	
Goderich do	400 00	25 88	214 49	20 09	60 00	720 46	
Guelph do	400 00	8 38	189 79	273 88	46 80	918 85	
Hamilton, douane.	600 00	2 58		78 10		680 68	
do salle d'exercice.	360 00					360 00	
do do	890 48	36 55	927 25	2,048 70	1,000 00	4,902 98	
Kingston, douane.....	73 60		333 89	121 20	70 80	601 49	
do entrep. de vérif.			17 85		12 00	29 85	
do bur. du revenu de l'intérieur.				56 60	71 98	128 58	
do collège, militaire	1,440 00					1,440 00	
do bur. de poste...	84 80	1 25	143 85	504 60	56 26	790 76	
Lindsay do	400 00	2 85	125 56	75 00	15 69	619 10	
London, douane.....	1,000 00	5 00	622 46	446 65	175 00	2,249 11	
do bur. de poste...	600 00	5 70	566 79	976 61	80 00	2,229 10	
Napanee do	450 00	17 49	199 50	183 48	69 45	919 92	
Orangeville do	400 00	4 10	124 71	70 50		599 31	
Orillia do	349 92	0 35	212 57	20 30	40 00	623 14	
Ottawa, ferme expérim...			1,042 45		408 00	1,450 45	
A reporter.....	47,381 13	1,565 28	29,422 84	38,353 46	10,082 23	126,804 94	

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.						
Report.....		\$ c. 375,378 70	\$ c. 202,336 04	\$ c. 168,763 86	\$ c. 738,478 60	
	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Fin.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report.....	47,381 13	1,565 28	29,422 84	38,353 46	10,082 23	126,804 94
<i>Ontario—Fin.</i>						
Pembroke, bur. de poste..	400 00	4 12	149 03	280 50	28 00	861 65
Peterboro, douane.....			133 75	39 30	131 25	304 30
do bur. de poste..	500 00	5 25	202 00	519 00	93 75	1,320 00
Petrolia do	399 98	14 33	185 96	28 04	6 25	634 50
Port-Arthur do	300 00	4 40	249 42	4 50	3 60	561 92
Port-Colborne do	240 00	9 65		131 00		380 65
Port-Hope do	400 00	11 95	220 00	291 10		923 05
Prescott, douane.....			78 75			78 75
do bureau de poste.	500 00	14 58	198 25	168 21		881 04
Smith's-Falls do		1 25				1 25
Stratford, bur. poste, etc.	650 00	20 90	445 41	268 36	91 00	1,475 67
Strathroy do	400 00	6 70	130 00	23 75	3 00	563 45
Sainte-Catherine do	400 00	15 92	250 45	332 43	71 25	1,070 05
Saint-Thomas do	400 00	34 40	312 00	558 60	25 28	1,330 28
Trenton do	450 00	18 15	150 00	256 00	75 00	949 15
Toronto, douane.....	550 00	40 67	266 82	156 52	97 38	1,111 39
do édifices publics fédéraux.....	1,100 00					1,100 00
do salle d'exercices.....	758 05	17 35	715 98	58 74		1,550 12
do entrepôt de vérification.....	3,471 00	41 10	658 49	88 70	137 41	4,396 70
do bur. du revenu de l'intérieur..	598 33		260 20	299 55	34 80	1,192 88
do bureau de poste.	1,000 80	5 98	680 61	2,826 71	323 43	4,842 53
Walkerton, bur. poste, etc.	400 00	5 90	208 18	346 88	20 00	980 96
Windsor do	1,000 00	8 00	452 30	786 96	120 00	2,367 26
<i>Manitoba.</i>						
Brandon, bur. des terres fédérales.....				72 00		72 00
do douane.....				48 00		48 00
do ferme expérimentale.....			147 20			147 20
do bât. des immigrants.....			66 50			66 50
do école d'industrie.....			116 40			116 40
do bur. du revenu de l'intérieur.....				48 00		48 00
do bureau de poste.	480 00	57 70	621 25	423 05	76 00	1,658 00
Minnedosa, bur. des terres fédérales.....			84 72			84 72
Winnipeg, bureau des bois de la couronne.....		3 00	216 00			219 00
Winnipeg, douane.....			555 00	302 94	72 00	929 94
do bur. des terres fédérales.....			8 50	45 90	22 50	76 90
A reporter.....	61,779 29	1,906 58	37,185 95	46,758 20	11,519 13	159,149 15

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS—Fin.						
Report.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
		375,378 70	202,336 04	160,763 86	738,478 60	
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Fin.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ c.	& c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report	66,691 93	2,389 93	45,001 64	50,221 85	13,107 43	177,412 78
<i>Territoires du Nord-Ouest—Fin.</i>						
Régina, bur. de poste.		4 25	248 80			253 05
do bur. d'enregistrem.			182 80			182 80
Yorkton, bureau des terres fédérales.			89 80			89 80
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales.			47 55			47 55
Whitewood, bâtiment des immigrants.			59 75			59 75
Wolseley, palais de just.			179 15			179 15
<i>Colombie-Britannique.</i>						
Agassiz, ferme expériment.			57 00			57 00
Bella-Bella, bur. des sauv.			27 00			27 00
Metlakatla, do			122 00			122 00
do école des sauv.			136 50			136 50
Nanaimo, bur. de poste.	500 00	4 80	105 00	250 45	36 00	896 25
New-Westminster, bur. de poste.	500 00		67 70	193 00	125 14	885 84
Quamichan, bur. des sauv.			16 00			16 00
Vancouver, bur. de poste.	333 30	84 43	666 92	1,059 95	320 05	2,464 65
Victoria, do	500 00	45 05	204 82	914 65	31 35	1,695 87
do douane.			146 57	48 15	26 49	221 21
do casernes.			22 62			22 62
do bur. de l'évaluat'r			26 52	12 75	18 00	57 27
do salle d'exercices.		5 69	185 30	633 26		824 25
do bur. des mécanic.			12 75			12 75
do école des sauv.			8 05	6 80		14 85
do bur. des sauv.			45 86			45 86
do hôpital de la mar.			8 00			8 00
do bur. des poids et mesures			38 47		18 00	56 47
William's-Head, s t a t i o n de quarantaine			526 33			526 33
Col.-Britann. en général.		2 93				2 93
Edifices fédéraux en général.			1,649 71			1,649 71
Totaux.	68,525 23	2,537 08	49,869 86	53,353 61	13,682 46	187,968 24
A reporter.			375,378 70	202,336 04	348,732 10	926,446 84

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report.....	375,378 70	202,336 04	348,732 10	926,446 84
PORTS ET BRISE-LAMES, Etc.				
<i>Nouvelle-Écosse.</i>				
Anse de Babin.....	2,160 97			2,160 97
Rivière au bar—quai en pilotis.....	3,059 34			3,059 34
Bayfield—quai (neuf).....	5,785 19			5,785 19
Bear-Trap—quai.....		40 00		40 00
Blanche-Harbour.....		299 76		299 76
Blue-Rock—brise-lames.....		497 57		497 57
Ile Boularderie—quai (Pointe Monday).....	2,833 00			2,833 00
do Ross Ferry.....	34 15			34 15
Broad-Cove—brise-lames.....		499 99		499 99
do brise-lames de Marsh.....		500 00		500 00
Cap Sainte-Marie—quai.....		439 88		439 88
Ile du Caribou—quai (comté de Pictou).....	299 38			299 38
Pointe de l'Église—quai.....		346 59		346 59
Baie des Vache—brise-lames.....		4,289 45		4,289 45
Pointe de Cribbin—quai.....		279 91		279 91
D'Escousse—quai.....	970 00			970 00
Ile du Diable—quai.....		100 00		100 00
Digby—jetée.....		105 50		105 50
Grand-Étang.....	15,998 25			15,998 25
Grand-Village—quai.....		450 26		450 26
Halifax—bassin de radoub (subvention).....	10,000 00			10,000 00
Havres en général.....			2,417 11	2,417 11
Harbourville—quai.....		110 71		110 71
Hiltz-Narrow—quai.....		60 00		60 00
Ingonish-Sud—brise-lames, expropriation de terrains.....	635 88			635 88
do do fermeture de la tranchée.....		1,364 01		1,364 01
L'Ardoise do.....		4,293 87		4,293 87
Little-Harbour do.....		239 90		239 90
Louis-Head do.....	1,002 00			1,002 00
Margaree do.....		1,445 82		1,445 82
Margaretville—jetée.....		494 07		494 07
Meagher's-Beach.....	419 96			419 96
Anse de McNair—jetée.....		872 31		872 31
do havre pour donner des facilités aux pêcheurs, etc.....	400 00			400 00
Monk's-Head—chenal entre le lac et le havre d'Anti- gonish.....	516 85			516 85
Nyanza—quai.....	1,654 56			1,654 56
Parrsboro'—quai.....		1,502 49		1,502 49
Havre de Pictou.....	300 00			300 00
Grève de l'île Pictou.....	180 19			180 19
Port-George—jetée.....		1,398 16		1,398 16
Port-Medway—brise-lames.....		350 80		350 80
Port-Mouton do.....		817 62		817 62
Roseway.....		50 10		50 10
South-Gut—quai.....		11 88		11 88
Havre de Three-Fathom.....		150 00		150 00
Anse des Trois-Iles.....		200 00		200 00
Arichat-ouest.....		6 55		6 55
Whitehaven, chenal de.....	1,490 93			1,490 93
Yarmouth, havre de—dragage, etc.....	5,998 23			5,998 23
A reporter.....	429,117 58	223,553 24	351,149 21	1,003,820 03

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
HAVRES ET BRISE-LAMES—Suite.				
Report.....	429,117 58	223,553 24	351,149 71	1,003,820 03
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Havre de baie Fortune.....	750 00			750 00
Havre de Bay-View.....		21 75		21 75
Grand Miminigash, quai.....		2 00		2 00
Brise-lames de l'anse de Campbell—reconstruction..	1,020 62			1,020 62
Cascumpec, quai.....		36 00		36 00
Pointe de la Chapelle, jetée.....		4 00		4 00
Pointe de l'Eglise, jetée.....		503 92		503 92
Georgetown, jetée.....		150 00		150 00
Havres en général.....			2,425 60	2,425 60
Pointe de Hurd, jetée.....		201 87		201 87
Kier's Shore, quai de—prolongement.....	2,587 95			2,587 95
Lambert, jetée.....		92 50		92 50
Miminigash, jetée.....		508 38		508 38
New-London, brise-lames.....		624 08		624 08
Cardigan-Nord, jetée.....		6 20		6 20
Rustico-Nord, brise-lames.....		1,287 83		1,287 83
Pinette, jetée.....		100 00		100 00
Port-Selkirk, jetée.....		10 75		10 75
Souris, brise-lames—reconstruction.....	3,707 60			3,707 60
Stephen, jetée.....		92 60		92 60
Baie de Sainte-Marie, jetée.....		499 98		499 98
Baie de Saint-Pierre, jetée.....		2 82		2 82
Iles de Bois, brise-lames.....		8,940 00		8,940 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bouctouche, quai.....		1,500 00		1,500 00
Burnt-Church, quai.....	107 03			107 03
Campbellton, débarcadère du passeur.....	136 00			136 00
Cap-Tourmentin, brise-lames.....		577 12		577 12
Gardner's-Creek, quai neuf.....	123 15			123 15
Havres en général.....			2,417 10	2,417 10
Cap-Hopewell, quai.....		789 60		789 60
Ile-aux-Perdrix, quai de quarantaine.....		5 25		5 25
Riv. St-Jean—Haut de la rivière.....	\$1,913 25			
Grandes-Chutes.....	580 69			
Quai de Kars, subv. dugouv.....	266 00			
Spring Hill.....	1,355 50			
Tobique.....	300 00			
	4,415 44			4,415 44
Oromocto—protection des bords des iles Oromocto et Thatch.....	2,235 80			2,235 80
Havre de Shédiac—nouv. br. lames pour protéger le quai de l'Intercolonial à la Pointe-du-Chêne.....	21,010 35			21,010 35
Havre de St-Jean—brise-lames de la Pointe-du-Nègre.....	3,333 71			3,333 71
Tynemouth-Creek, quai.....		225 00		225 00
Havre de Quaco-Ouest, réparation de la digue.....		399 81		399 81
<i>Québec.</i>				
Baie des-Pères, Lac Témiscamingue—jetée.....		945 63		945 63
Baie St-Paul—quai au Cap aux Corbeaux.....	2,389 77			2,389 77
do —bloc isolé.....		1,488 90		1,488 90
Belceil, estacades et jetées.....			120 00	120 00
Berthier (en bas), jetée.....		7 45		7 45
Cacouna, prolongement de la jetée.....	2,017 34			2,017 34
Cap de la Madeleine, allonge du quai.....	2,798 85			2,798 85
Chicoutimi, quai.....		1,993 27		1,993 27
A reporter.....	475,756 44	244,564 70	356,111 91	1,076,433 05

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report	475,756 44	244,564 70	356,111 91	1,076,433 05
Québec—Fin.				
Côteau du Lac, jetée		249 99		249 99
Étang du Nord, brise-lames		1,799 90		1,799 90
Gatineau, jetée		2 39		2 39
do rivière	1,288 10			1,288 10
Grand Pabos	1,558 99			1,558 99
Grande Décharge, quai—Lac Saint-Jean	400 00			400 00
Grande Rivière, quai—prolongement	3,284 33			3,284 33
Havres en général			1,790 41	1,790 41
Ile aux Grues, jetée		45 55		45 55
Isle Verte, jetée		903 02		903 02
Lacolle, quai		737 34		737 34
Laprairie, jetée contre la glace	2,554 95			2,554 95
Lévis, bassin de radoub			8,321 62	8,321 62
Longueuil, jetée—élargissement	4,214 19			4,214 19
Bas du Saint-Laurent, débarcadères pour les bateaux de pêche—				
Anse à Louise	\$547 23			
Anse aux Griffons	364 43			
Petit Cap	97 90			
Pointe Jaune	762 31			
Rivière au Renard	228 06			
	1,999 93			1,999
Magog, achat du quai	2,500 00			2,500 00
Malbaie, jetée		175 69		175 69
Matane do		975 13		975 13
Rivière Mistassini, etc	500 00			500 00
New-Carlisle		111 15		111 15
Petite Rivière Saint-François	101 00			101 00
Philipsburg, jetée	165 94			165 94
Jetées en aval de Québec			3,699 02	3,699 02
Pointe aux Esquimaux, jetée	614 80			614 80
Havre de la Pointe Saint-Pierre	7 20			7 20
Port-Daniel, quai		998 54		998 54
Québec, quai de la reine		58 47		58 47
Rimouski, quai—prolongement	51 23			51 23
Rivière des Prairies	347 70			347 70
do du Lièvre—réclamations pour avaries	3,756 04	267 70	840 34	4,864 08
do du Sud à Saint-Thomas de Montmagny	4,999 50			4,999 50
do Grandes Bergeronnes	299 94			299 94
do L'Assomption	50 12			50 12
do Mackinac	1,251 00			1,251 00
do Richelieu—jetées conduct. de chen. de Belœil	144 79			144 79
do Saguenay—dragage en aval de Chicoutimi	5,998 64			5,998 64
do Sainte-Anne de la Pérade	14,906 05			14,906 05
do Saint-Laurent—chenal de navires entre Québec et Montréal	89,929 81			89,929 81
do Saint-Louis—portes principales			125 00	125 00
do Saint-Maurice—chenal entre Grandes Piles et Latuque	1,721 50			1,721 50
do Touladie	387 43			387 43
do Yamaska, écluse de la		407 80	620 30	1,028 10
Roberval, jetée—Lac Saint-Jean	4,200 31			4,200 31
Saint-Irénée, jetée	21 50			21 50
Saint-Jean, jetée, Ile d'Orléans		6,005 22		6,005 22
Saint-Laurent, jetée do		56 00		56 00
Saint-Michel, jetée		802 23		802 23
Saint-Zotique, jetée		1,599 85		1,599 85
Trois-Pistoles, jetée		999 00		999 00
A reporter	623,011 43	260,759 67	371,508 60	1,255,279 70

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
Report.....	623,011 43	260,759 67	371,508 60	1,255,279 70
<i>Ontario.</i>				
Belleville, havre de.....	2,989 48			2,989 48
Burlington, canal de.....		870 02	699 96	1,499 98
Cobourg, havre de.....		998 96		998 96
Collingwood do.....		30 00		30 00
Colpoj, jetée de la Baie de.....		200 00		200 00
Dyer, quai de la Baie de.....	3,219 15			3,219 15
Goderich, havre de—prolongement des jetées, etc.....	22,710 75			22,710 75
Hamilton, havre de—dragage.....	2,102 96			2,102 96
Honara, Baie—étude pour le placement d'un quai.....	81 50			81 50
Havres en général.....			1,858 91	1,858 91
Kaministiquia, rivière.....	13,311 96			13,311 96
Kingston, bassin de radoub de.....			5,939 51	5,939 51
do havre de.....	5,770 84			5,770 84
Kingsville do.....		394 88		394 88
Lacs Simcoe et Couchiching—régularisation des eaux.....	117 43			117 43
Owen-Sound, havre d'—dragage et amélioration.....	15,103 44			15,103 44
Port-Albert—prolongement des jetées et dragage.....	9,131 18			9,131 18
Port-Arthur—dragage.....	1,500 00			1,500 00
do réparations du brise-lames.....		420 61		420 61
Port-Elgin, havre de.....		29 50		29 50
Port-Hope do —réparations des jetées.....		2,490 77		2,490 77
Port-Rowan, quai de.....	2,136 35			2,136 35
Port-Stanley, havre de—dragage.....	929 71			929 71
Rivière à la Pluie.....	74 99			74 99
do Beaudette—curage du chenal.....	2,994 21			2,994 21
do Ottawa—passes en amont de Pembroke.....	459 24			459 24
Rondeau, havre.....		360 18		360 18
Sault-Sainte-Marie, quai du—réparations.....		297 00		297 00
Southampton, havre de—réparations des brises-lames et de la jetée de débarquement.....		276 86		276 86
Thessalon, quai (neuf) de.....	204 71			204 71
Thornbury, quai de.....		2,498 15		2,498 15
Toronto, havre de—entrée est, etc.....	52,161 76			52,161 76
Trenton do —dragage.....	1,990 42			1,990 42
<i>Manitoba.</i>				
Havres en général.....			597 48	597 48
Quai d'Hnausa—Lac Winnipeg.....	1,311 26			1,311 26
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Havres en général.....			353 55	353 55
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Rivière Colombie, en amont de Golden—amélioration.....	3,942 88			
do do protection des bords de la.....	500 00			
do do rivière en aval de Revelstoke.....	172 70			
do protection des bords à Revelstoke et aux alentours.....	7,010 84			13,973 99
do en aval de Kooteney—améliorations.....	2,347 57			
Bassin de radoub d'Esquimalt.....			10,419 76	10,419 76
Rivière Fraser—amélioration du chenal.....	29,803 28			
do travaux de protection à Garry Bush.....	2,999 91			37,817 36
do levée hydrographique.....	5,014 17			
Havres en général.....			2,822 75	2,822 75
Rivière Kootenay (est)—améliorations entre la batture du canal et Fort-Steele.....	4,635 66			4,635 66
A reporter.....	817,739 78	269,556 60	394,200 52	1,481,496 90

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report.....	817,739 78	269,556 60	394,200 52	1,481,496 90
<i>Colombie-Britannique—Fin.</i>				
Skeena, rivière.....	3,980 64			3,980 64
Victoria, havre de (intérieur)—dragage..	9,974 65			9,974 65
HAVRES EN GÉNÉRAL.....				
			3,102 52	3,102 52
Dragueurs, réparations.....		31,173 78		31,173 78
do provinces maritimes.....	22,427 87			22,427 87
Outils de dragage en général.....	48,751 46			48,751 46
DRAGAGE.				
(RENOI N° 165,887.)				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Chéticamp (Inverness).....	\$ 1,801 85			
D'Escousse (Richmond).....	605 75			
Passage Est (Halifax).....	522 89			
Herring-Cove (Halifax).....	3,533 96			
Havre de Mabou (Inverness)....	2,064 08			
Pictou (Pictou):—				
Quai de la Cie de				
houille "Acadia" \$	151 43			
Quai de Dwyer.....	286 04			
	437 47			
Poulamond (Richmond).....	1,884 55			
Rivière au Saumon (Halifax)....	2,841 81			
Sambro (comté d'Halifax).....	1,216 29			
Baie Spry.....	2,694 04			
	\$17,602 69			
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Cardigan (King).....	\$ 4,546 50			
Grande Rivière (King).....	4,702 38			
	9,248 88			
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Pointe du Chêne (Westmoreland)\$	5,579 34			
Glen Moses (King).....	1,568 83			
Rivière Saint-Jean:—				
Oromocto (Sunbury).\$	4,725 74			
Hauts-f'ds de Fisher				
et Chestnut (York)	1,261 22			
	5,986 96			
	13,135 13			
Total, provinces maritimes..	\$39,986 70			
<i>Québec.</i>				
Berthier, havre de (<i>en haut</i>)....	\$ 5,538 75			
Charlemagne (rivière L'Assomp- tion).....	529 65			
Châteauguay, rivière.....	932 49			
Dorval, havre.....	1,512 42			
Louiseville.....	468 52			
Bassin "Princ. Louise," Québec.	4,115 36			
Rivière Nicolet.....	72 17			
A reporter.....	13,169 36	39,986 70	902,874 40	300,730 38
			397,303 04	1,600,907 8

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
DRAGAGE—Fin.				
Report	\$39,986 70	902,874 40	300,730 38	397,303 04
<i>Québec—Fin.</i>				
Report	13,169 36			
Rivière Saint-Laurent, Ile Gros Bois	382 66			
Rivière Saint-Pierre	1,085 15			
Saint-Placide, havre	1,438 66			
	\$16,075 86			
EN GÉNÉRAL	4,731 15			
	\$20,807 01			
<i>Ontario.</i>				
Amherstburg, havre de	\$3,337 05			
Collingwood do	1,324 54			
Goderich do	928 21			
Kincardine do	3,195 83			
Kingsville do	571 58			
Midland do	2,252 65			
Oakville do	1,461 51			
Penetang'hene do	445 50			
Pickering do	709 83			
Port Arthur do	51 00			
Port Elgin do	1,015 89			
Port Hope do	96 59			
Trenton do	186 18			
Whitby do	197 50			
Wingfield, bassin de..	1,536 00			
	\$17,309 86			
EN GÉNÉRAL	2,621 34			
	19,931 20			
	40,738 21			
<i>Manitoba.</i>				
Rivière Rouge	\$ 9,017 22			
Rivière de la Vase-Blanche	940 11			
	9,957 33			
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Rivière Fraser	\$ 4,742 56			
Havre de Victoria—intérieur	10,232 52			
	14,975 08			
Service en général	5,912 38			
Total du dragage		98,304 83	13,264 87	111,569 70
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Région du Saguenay—jetées à la décharge du lac St-Jean	2,000 00	1,990 94	942 29	4,933 23
Région du Saint-Maurice	1,992 33	1,542 83	6,854 66	10,389 82
do de l'Ottawa			24,307 86	24,307 86
Glissoirs de la rivière Ottawa	\$ 4,604 63			
do Gatineau	513 27			
do Madawaska	6,994 03			
do Coulonge	1,106 51			
do Black	10 50			
do Petewawa	203 31			
	5,803 73	13,432 25		13,432 25
A reporter	1,010,975 29	317,696 40	442,672 72	1,771,344 41

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux..	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
GLISSOIRS ET ESTACADES <i>Fin.</i>				
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report.....	1,010,975 29	317,696 40	442,672 72	1,771,344 41
Région de la Trent.....		5,170 29	2,023 25	7,193 54
CHEMINS ET PONTS.				
<i>Québec.</i>				
Pont Cartier, rivière Saint-Louis.....	1,017 27			1,017 27
Pont du Petit Canal.....	175 74			175 74
Pont de Pond Creek, Hull.....	2,950 86			2,950 86
Pont du Portage du Fort.....	1,897 48			1,897 48
<i>Ontario.</i>				
Chenal de Burlington—pont tournant.....	1,371 93			1,371 93
Ponts Des Joachims—réparations.....		34 00		34 00
Ponts de la ville à Ottawa :—				
Ponts des Chaudières.....	\$2,751 64			
Pont du glissoir de Hull.....	102 05			
Pont de la rue Maria.....	142 44			
Pont des Sapeurs.....	463 64			
Pont Union.....	342 75			
Rue Wellington.....	2,189 68			
Chaussée entre Ottawa et Hull.....	487 74			
Pont York.....		6,479 94		6,479 94
		300 00		300 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Pont de la rivière Bataille.....	2 08			2 08
do du Ventre.....		3,342 35		3,342 35
do de l'Arc.....		110 99		110 99
Edmonton—Ponts traversant la Saskatchewan.....	695 23			695 23
Pont de la rivière du Vieillard.....		851 86		851 86
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Cap Sable.....	\$ 688 45			
Chéticamp.....	777 86			
Pointe Basse.....	50 00			
Meat-Cove.....	2,075 60			
	\$ 3,591 91			
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—(subvention).....			1,694 66	1,946 66
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Baie de Fundy.....	\$ 3,015 32			
Escuminac.....	656 32			
Grand Manan.....	2,500 00			
	\$ 6,171 64			
A reporter.....	\$ 9,763 55	1,019,085 88	333,985 83	446,642 63
				1,799,714 34

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—Fin.				
Report.....	\$ 9,763 55	1,019,085 88	333,985 83	446,642 63
<i>Québec.</i>				
Ile d'Anticosti.....	\$ 2,277 04			
Grosse-Ile, stat. de la quarant..	1,068 92			
Iles de la Madeleine	2,311 68			
Rive-nord :—				
Bersimis-Est ...	\$ 5,088 75	1,375 03		2,666 90
do Ouest..	3,721 40	500 00		500 00
	8,801 15			
	\$ 14,458 79			
<i>Terre-Neuve.</i>				
Cap-Rae.....	250 00			
EN GÉNÉRAL.....	338 16			
Total, Saint-Laurent (en bas), etc.....			24,810 50	24,810 50
Str <i>Newfield</i> —renouvellement des appareils à bord du.....			330 00	330 00
<i>Ontario.</i>				
Ile Pelée.....			1,603 79	1,603 79
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Lethbridge et Cardston, ligne téléphonique et prolong.....	1,716 30			1,716 30
EN GÉNÉRAL.....			14,139 42	14,139 42
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Ligne Ashcroft-Barkerville.....		931 03		931 03
French Creek au canal Alberni.....	2,614 95			2,614 95
Lillooet—Raccord. avec la ligne Ashcroft-Barkerville.....	783 50			783 50
EN GÉNÉRAL.....			9,994 82	9,994 82
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.....			1,108 33	1,108 33
DIVERS.				
Agent et dépenses imprévues, C.-B.....			2,131 61	2,131 61
Arpentages et inspections.....			11,099 94	11,099 94
Monument de feu sir John A. Macdonald.....	12,699 86			12,699 86
do Maisonnette—crédit du gouvernement.....	1,000 00			1,000 00
Commis surnum.—Division du secrétaire. \$29,646 03				
do de l'ing. en chef 52,145 83				
do de l'arch. en ch. 28,098 14				
do du service tél. 2,900 00				
			112,790 00	112,790 00
Allocat. de retraite—Joseph Rosa, I.C....	\$1,003 75			
C. E. Michaud, I.C....	1,003 75			
J. Bowes, architecte. 1,080 00				
W. B. Snow, I.C.....	365 00			
			3,452 50	3,452 50
Gratification à la veuve de feu John C. Allison, I.C.....			300 00	300 00
Funérailles de feu sir John S. D. Thompson.....			22,497 37	22,497 37
A reporter.....	1,039,775 52	336,208 73	650,900 91	2,026,885 16

ANNEXE N° 1—Fin.

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS ET D'ESTACADES.				
Report.....	1,039,775 52	336,208 73	650,900 91	2,026,885 16
Région du Saguenay.....\$ 84 52				
do de Saint-Maurice.....843 38				
do d'Ottawa.....2,518 79				
do de Newcastle.....92 30				
EN GÉNÉRAL.....85 53				
Région d'Ottawa—Cie d'amél. de l'Ottawa supérieure —Alloc. re billots, estac. des Chenaux, 1894-95..			3,624 52	3,624 52
Région de Newcastle—Frais re poursuite de MM. Mossom, Boyd et Cie, etc.....			1,557 69	1,557 69
			1,152 16	1,152 16
Totaux.....	1,039,775 52	336,208 73	657,235 28	2,033,219 53

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 novembre 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1895

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 18 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous mon contrôle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

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

A M^r E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

Des réparations ont été faites aux cloches électriques, à la plomberie, etc.

SUMMERSIDE.

Les portes ont subi de menues réparations, et quelques-uns des murs ont été badigeonnés.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

Des boyaux à incendie en caoutchouc ont été achetés, et de menues réparations ont été effectuées.

ANNAPOLIS.

De menues réparations ont été effectuées.

ANTIGONISH.

Un service d'eau a été posé et relié à celui de la ville; le plâtrage intérieur a été réparé, les murs ont été coloriés et les plafonds blanchis.

BADDECK.

La fournaise à eau chaude en fonte, qui était devenue hors de service, a été remplacée par une autre; les portes extérieures ont été pourvues de nouvelles serrures; l'intérieur de l'édifice a été peinturé, les murs ont été badigeonnés et les plafonds blanchis; un treillage en fil de fer a été posé entre le sommet du grillage du bureau de poste et le plafond, et des additions ont été faites à l'installation du bureau de poste.

DARTMOUTH.

Des meubles ont été achetés et un coffre-fort à l'épreuve des voleurs a été placé dans le bureau de poste. L'édifice est maintenant éclairé à la lumière électrique incandescente.

HALIFAX.

SALLE D'EXERCICES.

Une pièce de terrain, bornée par les rues Maynard, Cunard et North Park et la ruelle de John, avec façades de 190, 304, 205 et 304 pieds, respectivement, a été achetée. C'est là que sera construite la salle d'exercices. Des plans ont été préparés et des soumissions demandées.

L'édifice aura 304 pieds de longueur et 160 pieds de largeur, indépendamment d'une projecture de 20 pieds sur 65 pieds 10 pouces, sur la rue Cunard, et de 4 tourelles circulaires en saillie où se trouveront les escaliers. Les murs extérieurs seront en brique revêtue de pierre; les cloisons seront en brique et les arbalétriers du toit au-dessus de la salle seront en fer. L'entière superficie de l'édifice, à l'exception d'une partie sous la salle (140 x 110 pieds) sera excavée et occupée; au sous-sol seront ménagés des tirs, une salle de jeu de quilles et des salles pour les musiques. Entre la salle du jeu de quilles et la rue Maynard, il y aura une remise, pour les canons, de 110 pieds sur 42 pieds 6 pouces, et au-dessus de cette remise sera établie une salle de lecture. Sous la projecture, sur la rue Cunard, il y aura une cuisine, des salles de couture et trois magasins, et sur la ruelle de John se trouveront un hangar pour le combustible, une salle pour les musiques, une chambre pour le nettoyage des canons, des magasins, etc. Le rez-de-chaussée contiendra une salle d'exercices de 250 pieds sur 110 pieds; cette salle mesurera 64 pieds de hauteur à partir du plancher jusqu'au sommet du toit, et 33 pieds à partir du plancher jusqu'à la sablière. L'artillerie de la garnison de Halifax aura son local au rez-de-chaussée et au premier étage, sur la ruelle de John et la rue Cunard. Dans l'aile en saillie se trouveront les quartiers des officiers, au rez-de-chaussée, avec des salles de récréation, des chambres d'ordinaire, etc., à l'étage au-dessus. Les plans etc., ont été préparés par le ministère des travaux publics.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux chaudières à eau chaude, à l'appareil de chauffage, aux tuyaux d'égout, aux ouvrages en ardoise, aux corniches, au plancher du bureau d'enregistrement, et aux meubles, outre de menues réparations dans le bureau de poste et le bureau de l'inspecteur. Des meubles ont été aussi achetés.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant Halifax, N.-E.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le monte-charges a été réparé; les tuyaux d'égout, qui étaient engorgés, ont été débouchés et reliés à l'aqueduc de la ville, et des réparations ont été faites à la plomberie.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant Halifax, N.-E.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

L'édifice et l'installation ont été réparés.

Le 29 février 1895, tous les bâtiments de l'agence, au terminus en eaux profondes, furent détruits par le feu. Les immigrants furent logés temporairement à Richmond, dans un entrepôt du chemin de fer Intercolonial, où un comptoir pour les repas fut établi. L'abri de l'appareil de désinfection fut aussi détruit, et il fallut en construire un autre.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant Halifax, N.-E.

LUNENBURG.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont je parle dans mon dernier rapport, est achevé et occupé. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère des travaux publics.

Travaux Publics.

NEW-GLASGOW.

La fournaise de chauffage à eau chaude, en fer battu, a été enlevée et remplacée par un appareil *Gurney Double Crown*, que l'on a pourvu d'une cheminée en acier et relié aux calorifères.

PICTOU.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, est fort avancé et sera probablement terminé dans le cours de cet automne.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère des travaux publics.

Les-travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant, Halifax, N.-E.

Commis des travaux, Jos. Hudson, Pictou, N.-E.

Entrepreneurs, Rhodes, Curry et C^{ie}, Amherst, N.-E.

SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les portes doubles ont été réparées.

TRURO.

BUREAU DE POSTE.

Les tuyaux de trop-plein ont été réparés. La fosse d'aisances en arrière de l'édifice a été revêtue de brique et le bord en a été bétonné.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant, Halifax, N.-E.

- WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Une nouvelle fournaise de chauffage à eau chaude en fonte a été achetée et mise en communication avec les calorifères.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE.

Une nouvelle pompe et des tuyaux ont été adaptés au puits qui se trouve dans la cave, et la plomberie a été réparée.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et est maintenant occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère des travaux publics.

Commis des travaux, Wm. Lawlor, Chatham, N.-B.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, Jos. Treen, Sydney-nord, C.-B.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, Thos. Campbell, Saint-Jean, N.-B.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage des murs et des plafonds a été badigeonné, sauf dans la cave, qui a été blanchie à la chaux. Les planchers en bois dur ont été huilés, et le grillage du bureau de poste a été reburni. Deux chaudières à eau chaude en fonte ont été substituées à la chaudière tubulaire qu'il y avait auparavant et qui était devenue hors d'usage. Des réparations ont été faites à la plomberie et aux cloches électriques.

ILE AUX PERDRIX.

STATION DE QUARANTAÎNE.

Les batteries ont été munies de nouvelles plaques de zinc; les deux grands hôpitaux, le bâtiment à désinfection et les clôtures ont été blanchis à la chaux. Une clôture qui avait été jetée à terre par le vent a été remplacée et réparée, et des meubles ont été achetés pour le bureau du surintendant.

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

PORTLAND (SAINT-JEAN.)

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été nettoyé, le plâtrage blanchi et la boiserie peinte et vernie. Un lavabo a été posé et un nouveau cabinet d'aisances établi. Le toit a été réparé; la coupole, qui était pourrie, a été enlevée et remplacée par un plancher pourvu d'une trappe. Les gouttières et les tuyaux de descente ont été renouvelés. Une cloison a été établie entre le bureau et le grand magasin. Divers objets dont on avait besoin ont été achetés, et les tuyaux à eau ont été réparés.

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

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Une cloison en brique a été érigée au sous-sol du nord. Dans le logement du gardien une cheminée et une grille de foyer ont été établies, les murs ont été teintés et les plafonds blanchis; des meubles, des cordons acoustiques, des boyaux, etc., ont été achetés. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, du ministère des travaux publics, Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

On a eu besoin d'un nouveau mât de pavillon, l'espace entre le grillage du bureau de poste et le plafond a été fermé par une cloison en verre. Des réparations ont été faites à la maçonnerie, à la plomberie, aux cloches électriques, aux serrures, aux meubles et à l'ascenseur. Des additions ont été faites à l'installation et des meubles ont été achetés.

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

CAISSE D'ÉPARGNES.

Le conduit en terre cuite, les tuyaux pour l'écoulement des eaux sales et les privés ont été enlevés, et un conduit en fonte ainsi que de nouveaux tuyaux pour l'écoulement des eaux sales ont été posés, et un cabinet d'aisances, nouveau modèle, a été établi.

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

Travaux Publics.

TRACADIE.

NOUVEAU LAZARET.

Les travaux de construction de cet édifice, qui est décrit dans mon rapport de l'année dernière, ont été poursuivis sans interruption, et il est probable qu'ils seront terminés sous peu.

Des plans et devis pour un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés. Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, Jas. Davidson, Tracadie, N.-B. Entrepreneur, Wm. Stuart, Ottawa, Ont.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie du briquetage a été renouvelée, la maçonnerie a été rejointoyée et la boiserie extérieure a été peinte en partie.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

Une partie de la boiserie a été peinte.

GROSSE ILE.

STATION DE QUARANTAINE.

Le steamer *Challenger* a été nettoyé et peinturé de nouveau; le laboratoire a été pourvu d'un appareil bactériologique et de diverses choses; des changements ont été faits à l'appareil téléthermométrique, et l'on s'est procuré des tuyaux en fer, des barreaux de grille, etc.

JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil de chauffage à eau chaude a été réparé.

MONTREAL.

DOUANE.

Les conduits de ventilation en fer galvanisé ont été enlevés et remplacés par d'autres en fonte, conformément au règlement adopté par la municipalité. Le tuyau d'égout principal a été nettoyé, un nouveau réservoir à eau a été établi au troisième étage, des lavabos en marbre ont été posés dans les bureaux du percepteur, du sous-percepteur et du contrôleur des arrivages; il en a été aussi posé un dans l'attique. Un nouveau gazomètre et un tuyau ont été posés dans la cave, un calorifère a été placé dans le bureau du service secret, et les calorifères de l'entrepôt, de la salle des épreuves et d'une autre salle ont subi des changements. La gouttière en cuivre sur la rue des Commissaires a été renouvelée; des tuyaux à gaz, des conduits d'égout, etc., ont été posés pour le nouveau bureau, un des passages a été planchéié à neuf et du peinture a été fait dans les passages ainsi que dans les bureaux du percepteur, du sous-percepteur et du contrôleur des arrivages.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ed. Guilbault, commis des travaux, Montréal.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des réparations ont été faites à trois des bureaux, la toiture a été peinte et un nouveau cabinet d'aisances a été établi. Les ascenseurs ont été réparés. Deux

urinoirs en marbre, avec ventilation à travers le toit, ont été posés. Le logement du gardien a été pourvu de deux lavabos en marbre, et le tuyau d'égout a été renouvelé en partie.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ed. Guilbault, commis des travaux, Montréal.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La toiture a été peinturée, un nouveau gazomètre et un tuyau ont été posés, et des changements ont été faits aux fournaies qui servent à sécher le tabac. Le laboratoire des analystes a été installé.

Travaux exécutés sous la surveillance de M. Guilbault.

BUREAU DE POSTE.

Le plancher du couloir a été couvert de tuiles; des additions ont été faites à l'installation du bureau des lettres chargées; le premier étage et le couloir public au rez-de-chaussée ont été nettoyés et peinturés d'un bout à l'autre. Une galerie d'observations a été construite tout près du bureau des lettres chargées. L'espace autrefois occupé par le bureau des lettres chargées, au rez-de-chaussée, a été installé et meublé pour le sous-directeur des postes. Le grillage du bureau de poste a été pourvu de devant de boîtes en bronze, nouveau modèle, et des réparations ont été faites au toit, à l'appareil de chauffage, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du ministère des travaux publics.

Architectes surveillants, A. Raja et J. Nelson.

Commis des travaux, Ed. Guilbault, Montréal.

QUÉBEC.

CITADELLE.

Résidence du gouverneur général.

Comme d'habitude, on a tout nettoyé et peinturé, et fait les autres préparatifs pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les ouvrages ont été faits sous la surveillance d'un fonctionnaire de ce ministère.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

Un nouveau calorifère a été posé dans un des bureaux du revenu de l'intérieur.

DOUANE.

Des réparations ont été faites à la plomberie, au plâtre, aux cloches, etc.; la toiture en métal a été réparée et renouvelée. Les châssis et les trottoirs ont subi des réparations; diverses pièces ont été tapissées et teintées.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage a subi des changements. On est actuellement à installer la nouvelle aile et à faire des modifications à l'installation du corps principal.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, Wm. Ford.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

De menues réparations ont été faites au plâtre, etc.

Travaux Publics.

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions vont être prochainement demandées pour la construction de l'édifice dont je parle dans mon dernier rapport. Cet édifice sera en brique et reposera sur une fondation en pierre. Il comprendra un corps principal de 40 pieds carrés à deux étages avec attique et sous-sol et une annexe à un étage de 40 x 17 pieds. Au rez-de-chaussée seront établis le bureau de poste et l'entrepôt de vérification. Les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur se trouveront au premier étage; l'attique sera réservé pour le gardien. C'est dans le sous-sol que l'on établira l'appareil de chauffage et que l'on déposera le combustible.

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

RIMOUSKI.

BUREAU DE POSTE.

Le 4 mai 1895 un contrat a été passé pour la construction d'un édifice au coin de la rue du Collège et du chemin public.

Les murs de l'édifice seront en brique et il reposera sur une fondation en pierre. Les planchers, les cloisons et le toit seront en bois. L'édifice comprendra un corps principal de 40 x 30 pieds à deux étages, avec sous-sol et attique, et une annexe à un étage de 12 x 18 pieds. Au rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste et l'entrepôt de vérification, et au premier étage les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. L'attique sera réservé au gardien. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Pierre Raymond, Rimouski, P.Q.

Entrepreneur, Chs. B. Beaulieu, Lévis, P.Q.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau portique a été construit au rez-de-chaussée. Un nouveau mât de pavillon a été posé sur le toit et on a fait faire trois fenêtres pour la cave. La porte du bureau de distribution et le toit ont été réparés.

SHERBROOKE.

BUREAU DE POSTE.

Toute la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur a été peinte et vernie; les murs intérieurs ont été nettoyés et teints, et les plafonds nettoyés et blanchis. On a eu besoin de serrures, et quelques palastres ont été réparés. La maçonnerie et le briqueage ont été rejointoyés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

SOREL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le service d'eau a été réparé et renouvelé en partie.

FARNMAM-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice a été terminé et installé, et il est maintenant occupé.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un portique d'entrée a été construit, un réservoir a été établi dans l'attique et des abris en toile ont été posés à quelques-unes des fenêtres: le tout sous la surveillance du gardien.

AMHERSTBURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les fils et les autres accessoires nécessaires pour l'éclairage à la lumière électrique incandescente, ont été posés; l'intérieur de l'édifice a été nettoyé et la boiserie peinte; les murs ont été teints et les plafonds blanchis; on a fait faire des châssis doubles, et on a réparé le plancher en brique de la chambre des fournaies, etc. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE.

La boiserie, dans toute l'étendue de l'édifice, a reçu deux couches de peinture, et de menues réparations ont été effectuées.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Une partie du sous-sol a été séparée par une cloison et garnie de rayons pour servir de magasin. La boiserie extérieure de l'édifice a été peinte, et quelques-uns des palastres ont été réparés. Les travaux ont été surveillés par Jos. Power, architecte, Kingston, Ont.

BERLIN

BUREAU DE POSTE, ETC.

La boiserie et la ferrure extérieures ont été peintes. On a eu besoin de quelques volets, et des réparations ont été faites aux planchers du couloir et du bureau, à la porte de la tour et à la chambre du réservoir.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La boiserie extérieure de l'édifice et celle de l'intérieur du couloir ont été peintes; le plâtrage a été réparé, les murs ont été teints et le plafond a été blanchi. On a fait faire des enseignes pour les bureaux, et la plomberie a subi de menues réparations. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

BRANTFORD.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La boiserie extérieure a été peinte de nouveau, et des réparations ont été faites aux soupapes à vapeur. Les tuyaux pour l'écoulement des eaux sales ont été reliés à l'égout de la ville. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

Travaux Publics.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des marches ont été posées à l'entrée du bureau de poste; l'intérieur du bureau de poste a été nettoyé et verni; des meubles ont été réparés; on a fait faire des enseignes, et du matériel d'éclairage au gaz a été posé. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ont été faites à la fournaise et à l'appareil de chauffage à eau chaude.

GALT.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La boiserie et la ferrure galvanisée de l'édifice ont été peinturées; le plâtrage a été réparé et nettoyé, les murs ont été teintés et les plafonds blanchis. Le plancher en ciment du sous-sol a été en grande partie renouvelé, et des additions ont été faites à l'installation du bureau de poste. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le briquetage de la cheminée a été réparé; une tablette a été posée au-dessus du calorifère et un tableau noir a été placé dans le couloir public; des additions ont été faites à l'installation; le plâtrage des murs intérieurs a été réparé et les murs ont été teintés et les plafonds blanchis.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le plâtrage du premier étage et de l'attique a été réparé et nettoyé; les murs ont été teintés et les plafonds blanchis, à l'exception de ceux des bureaux du revenu de l'intérieur, qui ont été peinturés; le grillage du bureau de poste a été nettoyé et verni et continué jusqu'au plafond; les tuyaux à eau chaude dans le sous-sol ont été couverts d'un composé d'amiante. La boiserie du sous-sol a été peinturée et les plafonds ont été blanchis. Les pierres de couronnement du passage pour les voitures ont été rejointoyées avec du ciment.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le terrain a été entouré d'une clôture et nivelé, et un trottoir en planches a été posé.

OTTAWA.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

A Rideau-Hall, un appareil de chauffage à eau chaude a été posé. Cet appareil qui chauffe tout l'édifice, excepté une partie du sous-sol, remplace 9 fournaises à ai-

chaud et 24 poëles, qui ont tous été enlevés. Une fois les fournaies ôtées avec tous leurs accessoires, il est resté beaucoup d'espace, ce qui a permis d'établir plusieurs nouvelles chambres à coucher dans le sous-sol. Pour pouvoir avoir une chambre de chauffage, on a dû excaver une partie du sous-sol; il a fallu faire des changements dans les cloisons et les portes; un grand nombre de nouvelles cloisons ont été érigées; des planchers en bois et en béton ont été posés; la chambre des fournaies a été pourvue d'une nouvelle cheminée et d'un gros globe de ventilation; et des changements ont été faits aux ouvrages de charpenterie, à la maçonnerie, au briquetage, au plâtrage, etc., etc., du sous-sol.

L'hôtel et le cottage sont maintenant partout éclairés à la lumière électrique incandescente. Une voûte en brique a été construite et contient les convertisseurs. Le matériel d'éclairage au gaz a été utilisé, et l'on s'est procuré ce qui manquait.

Une partie de la chambre entre la salle intérieure et la salle extérieure a été divisée en deux cabinets d'aisances, que l'on a pourvus de tous les accessoires voulus.

Deux nouvelles chambres à coucher et une chambre de bains ont été établies dans l'espace inoccupé sous le jeu de paume. La chambre des lampes au sous-sol a été convertie en chambre à coucher, le dallage ayant été enlevé et remplacé par du bois et le plâtrage renouvelé. Une fenêtre entre la salle de bal et la chambre de couture a été transformée en porte. Le bureau du secrétaire a été divisé par une cloison en bois. Un buffet dans le dépôt des provisions a été rendu propre à produire la réfrigération. Un grand nombre de rayons ont été posés pour les livres, les revues, etc. Le plancher de la serre-chaude a été refait à neuf et les tablettes en ont été renouvelées; le briquetage de la fournaise de la serre-chaude a été démolí, la fournaise réparée et le briquetage reconstruit. Les châssis de la serre à vigne ont été en grande partie renouvelés, des réparations ont été faites à la serre-chaude et les vitres brisées ont été remplacées.

On est à construire une laiterie en bois sur le terrain de l'hôtel.

Le corps-de-garde a été converti en logement pour un des garçons d'écurie. Il a été établi un nouveau cabinet d'aisances dans la buanderie et deux autres dans le cottage.

Un abri en bois de 57 x 9 x 12 pieds a été érigé sur le patinoir et l'escalier conduisant à la salle des rafraîchissements a été clos et couvert d'un toit.

Les toits de la salle de bal, de la salle de curling, de l'écurie et de la buanderie ont été recouverts de bardeaux, et les faitages, les arêtiers, les chéneaux, etc., ont été renouvelés. Le toit en fer galvanisé de la cuisine a été en partie refait à neuf. On a fait faire des châssis pour la loge.

La vacherie a été remodelée et planchéié à neuf; 10 stales avec mangeoires ont été établies et l'espace sous le plancher a été rempli de terre et de cendre.

Les glissoirs ont été réparés et en partie planchéiés à neuf. Des réparations ont été faites aux toits, à la cuisine, à la boiserie, au plâtrage, aux meubles, aux tapis, aux rideaux, à la draperie, aux pavillons, etc.

À l'hôtel, au cottage, etc., il a été fait beaucoup de tapissage et de peinture; et on a acheté des tapis, de la verrerie, de la poterie de grès et des ustensiles de cuisine pour l'hôtel.

Des caisses d'emballage et des boîtes ont été fournies au gouverneur général et à sa suite lors des voyages de Son Excellence entre Ottawa et Québec. Un plancher temporaire a été posé sur la pelouse pour la danse, et les ouvrages ordinaires à l'occasion des réceptions ont été exécutés. On a abattu plusieurs centaines de cèdres dans le voisinage de la buanderie pour faciliter le séchage du terrain marécageux. Les terrains, les serres-chaudes, les jardins, les patinoirs, les glissoirs, etc., ont été tenus en bon état. On a acheté une grande quantité de bulbes et on a rempli et gazonné quelques-uns des carrés de fleurs pour y établir un jeu de croquet.

Un nouveau fourneau a été acheté pour la cuisine du cottage.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du département. Commis des travaux, Wm. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, etc., Sorley et Sims, Ottawa. Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, W. J. Sims, Ottawa.

Fermes expérimentales.

FERME EXPÉRIMENTALE (CENTRALE).

La résidence du directeur du département des volailles a subi des changements, et a été agrandie. Quatre portes ont été posées sur la ferme; un hangar a été érigé en arrière de la maison du garçon d'écurie; la résidence du contremaître de la ferme a été recouverte de bardeaux; le musée a été installé et les bâtiments de la ferme ont été réparés. Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des additions ont été faites à l'installation de l'attique du bureau du Conseil privé et à celle du ministère de l'Intérieur. On a posé des calorifères dans les numéros 85 et 87; du matériel d'éclairage au gaz dans les numéros 42, 43, 46, 49, 51, 81, 85 et 87; une cloche électrique dans le numéro 57; un lavabo dans le numéro 109; un conduit d'eau dans le numéro 107, et un poêle à gaz dans la grande voûte du ministère des Finances.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère. Wm. King, Ottawa, ingénieur-mécanicien: F. Breton, Ottawa, commis des travaux.

PÊCHERIES, MUSÉE ET GALERIE DES ARTS.

La toiture en fer galvanisé a été renouvelée, les murs en brique et la boiserie extérieure ont été peints, le jour à plomb et la cheminée ont été réparés, les lucarnes ont subi des changements et l'intérieur a été peint, teinté et tapissé.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère. Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

Huit ventilateurs ont été posés dans la salle des linotypes pour chasser les fumées de plomb, on a acheté des boyaux à incendie; des tuyaux à eau ont été posés, et les fils électriques qui avaient été détruits par le feu, ont été remplacés.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Une partie de la corniche a été peinte de nouveau, la plate-forme sur le portique de la rue Elgin a été renouvelée et de menues réparations ont été faites à la toiture en cuivre. Un lavabo, des cloches électriques et du matériel d'éclairage au gaz ont été posés dans le département des affaires des sauvages.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur-mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Une nouvelle chambre a été installée pour l'archiviste; des calorifères ont été posés dans les bureaux du ministre et de son secrétaire particulier; des additions ont été faites au laboratoire du département du revenu de l'intérieur; on a posé un lavabo dans le numéro 130, du matériel d'éclairage au gaz dans les numéros 11, 14, 17, 36, 92, 93 et 184, et des cloches électriques entre le bureau du major général et celui de l'adjudant général, ainsi que dans la chambre du messager du département de la marine.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur-mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Les bancs sur la pelouse ont été réparés et peints, et l'on en a fait faire d'autres. Les terrains ont été entretenus à la satisfaction du ministère.
 Entrepreneur, L. Garello, Ottawa.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Quatre chaudières de chauffage à la vapeur, ancien modèle, ont été enlevées et remplacées par trois chaudières tubulaires. Les tuyaux à vapeur dans la chambre de chauffe et dans le sous-sol, entre la Chambre des Communes et le Sénat, ont été couverts d'une substance non conductrice; un poêle à gaz a été acheté pour la cuisine du restaurant et un autre pour le logement du messager en chef. On a posé un tuyau à vapeur entre la chambre de chauffe et les calorifères du bureau du greffier des journaux; on a aussi posé des cloches électriques dans la chambre de sir Richard Cartwright et dans une des salles des reporters, des tuyaux et lampes à gaz dans la chambre de M. Joncas, et du matériel d'éclairage à l'électricité dans le bureau du sergent d'armes. Un tuyau de ventilation a été placé dans le numéro 25½ et des extincteurs chimiques ont été achetés. Des changements considérables ont été faits aux galeries de la Chambre des Communes et du Sénat.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur-mécanicien, Wm King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Les cours du Sénat et de la Chambre des Communes ont subi des changements; un nouvel escalier conduisant au Chemin des Amoureux a été construit; on a réparé les trottoirs, les pavillons, la balustrade et les ponts du Chemin des Amoureux, et on a fait faire quelques bancs. La neige a été enlevée et la glace emmagasinée et délivrée. Les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, etc., N. Robertson, Ottawa,

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, Wm Moor, Ottawa.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATION DES RUES, ETC.

La chaussée des rues est et ouest du canal, des deux côtés des écluses, du chemin de la Pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe ont été grattés, nettoyés et réparés. Les trottoirs et les traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et des musées ont été réparés, ainsi que le boulevard de la rue Wellington; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue; les cendres ont été enlevées du *bloc* Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie.

Les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été faits par le personnel du ministère.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, W. H. Cuddie, Ottawa.

SMITH'S FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, qui est décrit dans mon dernier rapport, a été achevé, installé, pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude et est maintenant occupé.

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

Travaux Publics.

Commis des travaux, Wm Corbett, Smith's Falls.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, Robert Cameron, Almonte.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, McKinley et Northwood, Ottawa.

ST. CATHARINES.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un montant muni de crochets pour les sacs à dépêches ainsi que du matériel d'éclairage au gaz ont été posés. Toute la boiserie et toute la ferrure extérieure, y compris la toiture, ont été peinturées. On a acheté de la toile cirée, et diverses réparations ont été effectuées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a eu besoin d'un nouveau mât de pavillon, et de menues réparations ont été faites au plâtrage, aux pièces d'installation et au mobilier.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un étage additionnel, d'une tour à horloge et d'une annexe d'un étage avec sous-sol, ainsi que pour réfection de l'édifice, de l'installation, etc. Les travaux sont presque terminés.

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

Commis des travaux, D. Scrimger.

Entrepreneur, Jno. E. Askwith, Ottawa, Ont.

TORONTO.

SALLE D'EXERCICES.

Cet édifice est terminé et occupé.

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

Architecte surveillant, R. C. Windeyer, Toronto.

Commis des travaux, R. L. Beale, Toronto.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Bennett et Wright, Toronto.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le plâtrage a été réparé; les murs ont été teintés et les plafonds blanchis; la boiserie de l'édifice, les portes, etc., ont été peinturées; l'espace entre le grillage du bureau de poste et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique. On a eu besoin de tableaux noirs.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

WALKERTON.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites aux gouttières, à l'escalier, etc., et la cour a été sablée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé, les serrures du bureau de poste ont été réparées, un nouveau portique a été construit, et des meubles ont été achetés.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage et la plomberie ont subi des réparations; des additions ont été faites au mobilier et à l'installation de la douane et du bureau de poste; on a acheté de la toile cirée et fait faire des châssis pour la douane; les bureaux de la douane ont été peints et badigeonnés.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Cet édifice est terminé et prêt à être occupé. Dans le cours de l'exercice, un appareil supplémentaire à air chaud a été posé pour chauffer l'aile, un appareil à eau chaude a été relié aux baignoires, une citerne en brique a été établie dans le sous-sol, et les gouttières et les tuyaux de descente ont été mis en communication avec cette citerne.

Les plans ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man.

Entrepreneurs de l'édifice, Harrington et Chambers.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage et de l'appareil de ventilation, Smead, Dowd et C^{ie}, Toronto, Ont.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage supplémentaire, Geo. E. Toms.

Entrepreneurs de l'appareil à eau chaude, Plaxton Frères, Winnipeg, Man.

Entrepreneur de la citerne et des raccords, T. M. Harrington.

Entrepreneur des gouttières et des tuyaux de descentes, J. L. Wells.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

WOLSELEY, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'année dernière, est pratiquement terminé.

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

Commis des travaux, Chs. Taylor.

Entrepreneurs de la construction, E. A. Banbury, et R. A. Magee.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage à eau chaude, Mckinley et Northwood, Ottawa.

LETHBRIDGE, ALTA.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'édifice a été terminé, et on est actuellement à y poser un appareil de chauffage à air chaud.

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

Commis des travaux, W. M. Cluston, Lethbridge, Alta.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, J. F. Kirkham.

Fermes expérimentales.

RÉGINA, ASSA.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Une machine à pomper l'air chaud a été reliée à l'aqueduc ; pour améliorer le service de protection contre les incendies, on a posé des bornes-fontaines, on a acheté des boyaux, etc. Le plâtrage et la tapisserie ont été réparés et en partie renouvelés. Diverses pièces ont été peinturées. Les tuyaux d'égout ont été inspectés, et le piano ainsi qu'une partie du mobilier ont été renouvelés.

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

RÉGINA, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon avant dernier rapport, est terminé, pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude, meublé et éclairé à la lumière électrique incandescente. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, S. A. Clark, Regina.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, Chs. Willoughby, Regina.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, *Manitoba Plumbing Co.*, Winnipeg, Manitoba.

Entrepreneurs des cloches électriques et du matériel d'éclairage, McDonald et Frères.

MOOSOMIN.

PALAIS DE JUSTICE.

Le 12 novembre 1894, un contrat a été passé pour la construction d'une annexe au palais de justice ; ce contrat comprenait aussi certains changements à faire à cet édifice. Les travaux étaient presque terminés à la clôture de l'exercice. L'annexe mesure 20 x 40 pieds, et comprend un sous-sol en pierre et deux étages en bois. Le rez-de-chaussée et le premier étage contiennent chacun 2 bureaux ; il y a une voûte en brique au rez-de-chaussée.

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

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Manitoba.

Entrepreneur, J. W. Smith.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NEW-WESTMINSTER.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toit, à la plomberie, aux poêles, etc.

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

VICTORIA.

DOUANE.

Des changements ont été faits dans le bureau de l'estimateur ; les ventilateurs, les serrures et la plomberie ont été réparés, et l'on a acheté des meubles et des tapis.

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

HÔPITAL DE MARINE.

Les tuyaux d'égout ont été réparés et nettoyés.

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

BUREAU DE POSTE, ETC.

Un montant garni de crochets pour les sacs à dépêches a été posé; on a fait faire deux comptoirs pour le triage des lettres, des casiers, des tiroirs, des tables et des escabeaux. La plomberie, les tuyaux et lampes à gaz, les meubles, les grilles de foyer, etc., ont été réparés.

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

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Le 16 janvier 1894, le gouvernement acheta de la compagnie dite *Canada Western Hotel Company* les lots 1 à 8 entre la rue du Gouvernement et la rue du Quai, avec front de 150 pieds sur la rue du Gouvernement.

Les plans, etc., furent préparés et un contrat pour la construction d'un édifice public fut passé le 21 novembre 1894.

Les murs extérieurs de l'édifice seront en pierre; les cloisons au sous-sol et au rez-de-chaussée seront en brique, et les autres cloisons, les planchers et le toit en bois. L'édifice comprendra un corps principal de 136 x 75 pieds, à trois étages complets, avec sous-sol et mansarde, ainsi qu'une aile en forme de "L", à un étage avec sous-sol. Cette aile contiendra un magasin de 75 x 26 pieds et un entrepôt de 109 x 38 pieds. En arrière de l'entrepôt, il y aura un passage pour les voitures de 30 x 29 pieds 4 pouces.

Au sous-sol du corps principal se trouveront une chambre pour les fournaies, un dépôt pour le combustible, un magasin, des cabinets d'aisances, etc.; le rez-de-chaussée sera affecté au service postal; au premier étage seront établis les bureaux de la douane et des finances; le second étage contiendra des bureaux pour la poste, les bureaux du revenu de l'intérieur et le bureau de l'inspecteur. L'attique sera en partie occupé par le gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère et les travaux seront surveillés par F. C. Gamble, ingénieur-dirigeant, Victoria, C.-B.

Le contrat fut signé le 21 novembre par feu F. Toms, d'Ottawa, et lors du décès de celui-ci l'entreprise fut transférée par ses héritiers à Elford et Smith, de Victoria, C.-B. Le 14 mars 1895, ces derniers s'engagèrent par contrat à exécuter les travaux.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICES.

Un bâtiment, où se trouvent les cabinets d'aisances des officiers et des soldats et le dépôt du combustible, a été construit. Des tiges de suspension ont été posées pour supporter les galeries de la salle; on a fait faire une échelle extensible et on a acheté des crochets pour pendre les vêtements.

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

Entrepreneur du nouveau bâtiment, Geo. Glover, Victoria, C.-B.

MAGASIN MILITAIRE.

Des soumissions ont été demandées et un contrat a été passé, le 21 juin 1895, pour la construction de ce bâtiment.

Des plans, etc., ont été préparés.

Surveillant des travaux, F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

Travaux Publics.

WILLIAM'S HEAD, C.-B.

STATION DE QUARANTAINE.

Une grue a été érigée sur le quai ; la communication par téléphone a été établie entre Victoria et William's Head et aussi entre les divers bâtiments de la station. La provision de sous-oxyde de soufre, qui se trouvait à bord du steamer *Earl*, a été transportée dans un hangar érigé sur le quai. On a fait faire des passavants pour le quai, et de menues réparations ont été effectuées.

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

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 127 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 180 édifices en tout.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du département. Quatre-vingt-quatre édifices ont été éclairés par le gaz, 59 par la lumière électrique incandescente, deux par la gazoline, deux par le gaz naturel, et le reste par le pétrole ; bon nombre d'édifices mentionnés en dernier lieu sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

SERVICE DE L'EAU AUX ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Cent vingt-deux édifices dans 68 localités sont alimentés par des compagnies locales ; le reste prend son eau dans des puits où on l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC., ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 237, y compris les employés aux édifices du parlement et des palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis, et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question ont été nettoyés, badigeonnés, etc., et ont reçu des réparations et améliorations.

Fermes expérimentales.

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1895.

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT SUR LES HAVRES, PORTS ET RIVIÈRES, LES DRAGUEURS,
LE DRAGAGE ET LES LEVÉES DE PLANS PAR TOUT LE CANADA,
POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1895.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er octobre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Voici en quoi consistent les travaux qui se font sous le contrôle du ministère des travaux publics : construction et réparation de quais, jetées et brise-lames ; dragage et entretien du matériel à dragner appartenant au gouvernement ; construction et entretien des bassins de radoub ; entretien et administration des glissoirs et estacades ; construction et entretien des ponts interprovinciaux et des ponts dans les Territoires du Nord-Ouest ; levées hydrographiques et examens nécessaires pour la préparation des plans et rapports.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, des travaux ont été exécutés aux endroits suivants :

Nouvelle-Ecosse.

Babin, Anse de.....	Comté de Richmond.....	Construction d'un quai.
Rivière de l'Achigan.....	do de Colchester.	Construction d'un quai.
Blanche, Port de.....	do de Shelburne.....	Prolongement de l'épi.
Blue Rock.....	do d'Antigonish.....	Ouvrage de protection.
Boularderie, Ile, Pointe Monday.....	do du Cap-Breton....	Construction d'un quai.
Broad Cove Marsh.....	do d'Inverness.....	Réparation du quai.
Broad Cove.....	do de Lunenburg....	Réparation du brise-lames.
Caribou, Ile du.....	do de Pictou.....	Amélioration du port.
Church Point.....	do de Digby.....	Construction d'une pile.
Baie des Vaches.....	do du Cap-Breton....	Réparation du brise-lames.
Cribbin, Pointe de.....	do d'Antigonish.....	Réparation du quai.
Grand Etang.....	do d'Inverness.....	Ouvrages dans le port.
Grand Village.....	do de Colchester.....	Réparation du quai.
Harbourville.....	do de Lunenburg....	Réparation d'une jetée.
L'Ardoise.....	do de Richmond.....	Reconstruction du brise-lames.
Little Harbour.....	do de Shelburne.....	Amélioration du chenal.
Margaree.....	do d'Inverness.....	Réparation du brise-lames et de l'ou- vrage de protection de la grève.
Margaretsville.....	do d'Annapolis.....	Réparation du brise-lames.
McNair, Anse de.....	do d'Antigonish.....	Réparation du brise-lames.
Meagher, Grève de.....	do de Halifax.....	Réparation des ouvrages de protec- tion.
Monck's Head.....	do d'Antigonish.....	Creusage d'un chenal.
Nyanza.....	do de Victoria.....	Construction d'un quai.
Parrsboro.....	do de Cumberland....	Réparation de la jetée.

Pictou, Ile de.....	do	de Pictou.....	Réparation d'un quai.
Port George.....	do	d'Annapolis.....	Réparation du brise-lames.
Port-Medway.....	do	de Queen.....	Réparation des ouvrages de protection.
Port-Mouton (proprement dit).....	do	do	Réparation de la jetée de protection.
Port-Mouton (sud-ouest)	do	do	Réparation du brise-lames.
Roseway Beach.....	do	de Shelburne.....	Réparation des ouvrages de protection de la grève.
Ingonish-sud.....	do	de Victoria.....	Réparation des ouvrages de protection de la grève.
Three Fathom Harbour.	do	de Halifax	Réparation des ouvrages de protection de la grève.
Anse des Trois Iles.....	do	de Richmond.....	Amélioration du chenal.
Front Cove.....	do	de Digby	Réparation d'un brise-lames.
Canal de White-Haven...	do	de Guysboro'	Réparation des ouvrages.

Nouveau-Brunswick.

Boucouche.....	Comté de Kent.....	Réparation du quai.
Cap Tourmente.....	do de Westmoreland.	Réparation du quai.
Cap de Hopewell.....	do d'Albert.....	Réparation du quai de déstajage.
Pointe-du-Nègre, port de Saint-Jean.....	do de Saint-Jean.....	Réparation du brise-lames.
Pointe-du-Chêne.....	do de Westmoreland.	Reconstruction du brise-lames.
Quaco (ouest).....	do de Saint-Jean.....	Réparation d'un barrage.
Rivière Saint-Jean.....	do do	Réparation d'une jetée.

Ile du Prince-Edouard.

Baie Fortune.....	Comté de King.....	Amélioration du port.
Bay-View.....	do de Queen.....	Réparation de la jetée.
Anse de Campbell.....	do de King.....	Réparation du brise-lames.
Pointe de la Chine.....	do de Queen.....	Réparation de la jetée.
Georgetown.....	do de King.....	Réparation de la jetée.
Pointe de Hurd.....	do de Prince.....	Améliorations.
Kier's Shore.....	do do	Améliorations.
Jetée de Lambert.....	do de King.....	Réparation de la jetée.
Miminegash.....	do de Prince.....	Réparation des ouvrages.
New-London.....	do de Queen.....	Réparation des ouvrages.
Cardigan-nord.....	do de King.....	Réparation de la jetée.
Pinette.....	do de Queen.....	Réparation de la jetée.
Rustico.....	do do	Améliorations.
Souris.....	do de King.....	Réparation du brise-lames.
Stephen's.....	do do	Améliorations.
Baie Sainte-Marie.....	do do	Améliorations.
Ile de Bois.....	do de Queen.....	Reconstruction et réparation du brise-lames oriental.

Québec.

Baie Saint-Paul.....	Comté de Charlevoix.....	Prolongement du quai et réparation d'une pile.
Cacouna.....	do de Témiscouata.....	Construction d'un quai.
Cap de la Madeleine.....	do de Champlain	Prolongement du quai.
Chicoutimi.....	do de Chicoutimi.....	Amélioration du quai.
Etang du Nord.....	do de Gaspé.....	Réparation du brise-lames.
Grandes Bergeronnes.....	.....	Enlèvement de roches.
Grande Décharge.....	Comté de Chicoutimi.....	Prolongement du ponton.

Fermes expérimentales.

Ile Verte.....	Comté de Témiscouata...	Amélioration du quai.
District du lac Saint-Jean.....	.....	Navigation facilitée.
Matane.....	Comté de Rimouski.....	Réparation d'une jetée.
Malbaie.....	do de Charlevoix.....	Réparation d'une jetée.
New-Charlisle.....	do de Bonaventure.....	Réparation d'une jetée.
Petite Rivière Saint-François.....	do de Charlevoix.....	Enlèvement de cailloux.
Port-Daniel.....	do de Bonaventure.....	Réparation d'une jetée.
Quai de la Reine, Qué.....	.....	Réparation du quai.
Rivière du Lièvre.....	Comté d'Ottawa.....	Protection du barrage.
Rivière du Sud.....	do de Montmagny.....	Ouvrages de protection.
Rivière Saint-Maurice.....	.....	Navigation facilitée.
Roberval.....	Comté de Chicoutimi.....	Prolongement du quai, etc.
Saint-Jean.....	do de Montmorency.....	Reconstruction de la jetée.
Saint-Laurent.....	do do.....	Réparation d'une pile, etc.
Saint-Michel.....	do de Bellechasse.....	Réparation d'une jetée.
Rivière Touladié.....	do de Témiscouata.....	Navigation facilitée.
Trois-Pistoles.....	do do.....	Amélioration du quai.
Écluse d'Yamaska..	do d'Yamaska.....	Réparation du barrage.

Ontario.

Burlington, Chenal de..	Comté de Wentworth...	Réparation de la pile orientale.
Baie de Dyer.....	do de Bruce.....	Construction d'une jetée.
Goderich.....	do de Huron.....	Prolongement d'une jetée.
Kingston.....	do de Frontenac.....	Dragage.
Kingsville.....	do d'Essex.....	Réparation d'une pile.
Owen Sound.....	do de Grey..	Amélioration du port.
Port-Albert.....	do de Huron.....	Prolongement d'une jetée et dragage.
Port-Rowan.....	do de Norfolk.....	Améliorations.
Rondeau.....	do de Kent.....	Réparation d'une jetée.
Sault Sainte-Marie.....	do d'Algoma.....	Réparation d'une jetée.
Southampton.....	do de Bruce..	Réparation des ouvrages.
Thornbury.....	do de Grey.....	Réparation d'une jetée.
Toronto.....	do de York.....	Construction d'ouvrages dans le port.

Manitoba.

Hnaussa.....Lac Winnipeg.....Construction d'un quai.

Colombie-Britannique

Rivière Columbia.....	En amont de Golden.....	Navigation facilitée.
Rivière Columbia.....	En aval de Kootenay.....	Navigation facilitée.
Rivière Columbia.....	A Revelstoke.....	Ouvrages de protection.
Rivière Fraser.....	Bois de Garry.....	Ouvrages de protection.
Rivière Fraser.....	Embouchure de la rivière	Ouvrages maritimes.
Rivière Fraser.....	.....	Levée hydrographique.
Rivière du Cheval-qui-rue.....	.....	Ouvrages de protection.
Rivière Kootenay.....	.....	Navigation facilitée.
Rivière Skeena.....	.....	Enlèvement d'obstacles.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

ANSE DE BABIN.

L'Anse de Babin se trouve dans le comté de Richmond, sur le côté nord du port d'Arichat, île Madame, et presque vis-à-vis son entrée occidentale.

En décembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'un quai en cet endroit pour le service d'hiver. Ce contrat comprenait le nivellement d'un chemin et le creusage dans le roc sur une longueur de 410 pieds; la construction d'une levée en pierre de 12 pieds de long et de deux piles, dont l'une de 20 x 20 pieds au sommet, et l'autre de 25 x 40 pieds, avec travée de 17½ pieds.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 le nivellement du chemin et le creusage dans le roc ont été à peu près à moitié terminés; la levée a été achevée et l'une des piles mise en place, maçonnée jusqu'au niveau de la mi-marée et remblayée.

Pendant l'exercice 1894-95, les travaux ont été terminés.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai, à marée basse, est de 11 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds.

RIVIÈRE DE L'ACHIGAN.

La rivière de l'Achigan, comté de Colchester, est un florissant village agricole et manufacturier d'environ 500 habitants, situé sur la rive septentrionale de la baie de Cobequid, bras oriental de la baie de Fundy. Ce village se trouve à mi-chemin entre Truro et Parrsboro', soit à environ 28 milles de chacun de ces endroits.

En décembre 1894, un contrat fut passé avec M. John McMillan, de Port-Hood, C.-B., pour la construction d'un quai sur pilotis au prix de \$2,840.

Les travaux furent commencés dans les premiers jours d'avril, et à cette date-ci (30 juin 1895) ils sont presque terminés.

TRAPPE À L'OURS.

Le port de la Trappe à l'Ours, comté de Lunenburg, est situé sur la côte sud-est du comté de Lunenburg, à mi-chemin à peu près entre les villes de Liverpool et de Lunenburg, soit à une distance de 16 milles de chacune de ces villes et à un demi-mille au nord-est de l'entrée de l'Anse Large (*Broad Cove*).

Ce n'est pas un port proprement dit, mais plutôt une petite anse dans la ligne côtière de pas plus de 600 pieds de profondeur.

Cet endroit n'est habité que pendant la saison de pêche par des pêcheurs de l'Anse Large (*Broad Cove*).

En 1885, le ministère dépensa la somme de \$200 à faire creuser un chenal de 175 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5¼ pieds de profondeur à eau haute, grandes mers ordinaires, à partir de la tête de la petite anse jusqu'à l'étang qui se trouve du côté supérieur de la rade, pour permettre aux pêcheurs d'entrer dans cet étang avec leurs bateaux et de s'y abriter contre les vents du sud et de l'est.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$40 a été employée à rouvrir le chenal qui s'était rempli de sable et de gravier sous l'action des vagues.

PORT DE BLANCHE.

Blanche est un petit établissement de pêche d'environ 130 habitants, situé à l'extrémité méridionale de la péninsule qui forme le côté occidental du port du Nègre à environ 18 milles presque franc sud de Shelburne, le chef-lieu.

Le seul port qui existe pour les bateaux de pêche dans le voisinage est un petit étang exposé aux marées, qui est presque à sec à eau basse, grandes mers ordinaires; un chenal étroit et exposé conduit à cet étang, qui couvre une superficie de 2 ou 3

Travaux Publics.

acres à eau haute, grandes mers ordinaires. Les côtés de l'entrée du chenal sont composés d'un gravier fin qui se détache constamment sous l'action des vagues. En 1892, pour protéger le port, le ministère fit construire un épi de 72 pieds de longueur sur son côté oriental—celui qui était exposé.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$300 a été dépensée à prolonger l'épi de 50 pieds. L'ouvrage a 10 pieds de largeur à son sommet et à peu près 7 pieds de hauteur; il est construit en coffrage avec des troncs d'arbres et rempli de lest.

ROCHER BLEU.

Rocher Bleu, comté d'Antigonish, se trouve sur la côte méridionale de la baie de Saint-George, à $2\frac{1}{2}$ milles à l'est du port de Tracadie.

Un brise-lames s'étendant sur une longueur de 326 pieds dans une direction sud-ouest du Cap Bleu, a été terminé en 1888. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à l'extrême eau basse, est de 12 pieds, et dans l'espace à l'abri du nord-est, de 12 à 5 pieds.

On a récemment constaté que le bois de façade, au-dessous du niveau des eaux basses, avait été affaibli et, en certains endroits, détruit par le taret, et que le lest s'était affaissé de cinq pieds au-dessous du compartiment à lest supérieur du côté de la mer, et de 2 pieds du côté inférieur, sur une distance de 140 pieds à partir de l'extrémité du large.

Dans le cours de 1892-93, la somme de \$496.99 a été employée à entourer de pilotis jointifs l'extrémité du large, et, sur une distance de 65 pieds du côté de la mer, et de 15 pieds du côté inférieur à partir de l'extrémité du large, et à poser un talus de grosses pierres du côté de la mer sur une distance de 60 pieds au delà de la marque des hautes eaux.

En 1893-94, la somme de \$999.96 a été employée à continuer les travaux commencés l'année précédente. L'extrémité du large, sur une longueur de 115 pieds, a été remblayée, et un ouvrage de protection en pierre, ayant une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ à 1 sur une hauteur de 3 pieds au-dessus de la marque des eaux basses, a été construit le long de la façade donnant sur la mer et le long de l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$497.57 a été dépensée à terminer l'ouvrage de protection, du côté de la mer et autour de l'extrémité du large, commencé en 1892-93 et continué en 1893-94; et à poser des pierres le long de la façade inférieure.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

ILE BOULARDERIE—POINTE MONDAY.

La pointe Monday se trouve dans le comté de Cap-Breton, sur la rive sud de l'île Boularderie, et à $3\frac{1}{2}$ milles à l'ouest du pont qui traverse le Petit Bras-d'Or.

Un contrat a été passé au mois d'avril 1894 pour la construction d'un quai de 160 pieds de long en cet endroit. Ce quai consistera en une levée de pierre de 20 pieds de largeur au sommet, les côtés devant avoir une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ à 1, et en une tête en coffrage de 22 x 44 pieds.

La substruction du coffrage fut commencée au mois de juin 1894, mais aucune partie de la construction ne se trouvait en place à la fin de ce mois-là.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, les travaux ont été achevés.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai est de 11 pieds à marée basse et de 12 pieds à marée haute.

ANSE LARGE (*Broad-Cove*.)

Le marais de Broad-Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au nord du port de Margaree.

Le quai, en cet endroit, a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 26 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un peu au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La pile du large et la pile voisine avaient une largeur respective de 56 et 68 pieds. La profondeur de l'eau, l'extrémité du large, à mer très basse, était de 12 pieds 10 pouces.

En 1890, de menues réparations ont été faites au tablier et aux lisses du sommet, près de l'extrémité du large, et plusieurs compartiments du large, du côté est, ont été remplis de nouveau.

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avariée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse, et la seconde pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure.

Dans le cours des années 1891-92-93, le quai a été reconstruit jusqu'en deçà de 56 pieds de l'extrémité du large, et les compartiments du côté est ont été remplis à neuf.

Sur le crédit disponible pour ces travaux pendant l'exercice de 1893-94, la somme de \$91 a été employée à payer ce qui était dû à ceux qui avaient achevé de lester l'extrémité du large en 1892-93, et la balance, \$209, a été appliquée à protéger environ 170 pieds de l'extrémité du large avec des matériaux qui avaient été achetés à cette fin l'année précédente.

Au cours de l'automne de 1893 et en janvier 1894, ce quai a subi de sérieuses avaries, une grande quantité de lest s'étant échappée par des ouvertures qu'il y avait au fond du côté oriental. Subséquemment, il a enfoncé au-dessous du niveau de l'eau basse jusqu'en deçà de 207 pieds de l'extrémité de terre.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$500 a été employée à reconstruire l'ouvrage et à acheter tout le bois nécessaire pour les travaux, à l'exception de 88 défenses.

Les grandes mers montent de 4 pieds 5 pouces.

ANSE LARGE (*Broad Cove.*)

Anse Large (*Broad Cove*), comté de Lunenburg, est un florissant établissement de pêche et de culture, d'environ 350 habitants, situé sur la côte de l'Atlantique, au coin méridional du comté de Lunenburg, et distant de 20 milles par terre de Bridgewater.

Le brise-lames de cet endroit, seul abri qui existe pour environ 20 bateaux de pêche, érigé en 1876 au prix de \$4,000, montant sur lequel \$3,000 furent contribués par le gouvernement fédéral et \$1,000 par le gouvernement provincial. C'est un ouvrage solide construit en coffrage à parements jointifs et rempli de pierres. Ce brise-lames mesure 250 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice, les réparations suivantes, dont le besoin se faisait vivement sentir, ont été faites à la construction.

Les vers avaient attaqué les pièces du côté du large et provoqué un affaissement; pour remédier à la chose, on a exhaussé l'extrémité du large d'environ 14 pouces. Le tablier, le planchéage et les longuerines ont été renouvelés sur une étendue de 100 pieds du côté du large; du côté donnant sur la mer, sur une longueur de 100 pieds, l'ouvrage a été doublé de planches verticales de 3 pouces et pourvu de 56 nouvelles défenses; à l'extrémité du large, des planches et 7 pièces de protection ont été posées le long de la façade inférieure—15 nouvelles pièces de protection ont été enfoncées. A l'extrémité du large, il a été déposé environ 100 tonnes de lest pour remplacer le remplage qui s'était échappé. Le long de la façade donnant sur la mer, on a placé une grande quantité de gros cailloux pour briser la force des vagues. La construction est maintenant en bon état. Dépenses, \$500.

CARIBOU.

L'île de Caribou, comté de Pictou, se trouve dans le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'ouest de l'entrée du port de Pictou. Sa longueur est d'environ 4 milles et sa largeur moyenne d'un demi-mille.

Le port de Caribou, abrité par l'île de Caribou et une petite île située à l'est de la première, est très grand, ayant une longueur de 6 milles et une largeur d'un

mille, mais l'eau y est peu profonde. L'entrée principale entre les deux îles ne donne que 4 pieds d'eau à mer très basse, et les battures entre la terre ferme et l'extrémité orientale de l'île de Caribou sont à sec à l'eau très basse, sauf quelques petits chenaux. Les grandes marées montent de 6 pieds et les marées ordinaires de 4 pieds.

Une chaussée en fascines et en pierre de 1,330 pieds de longueur et 18 pieds de largeur à son sommet, entre la terre ferme et l'extrémité occidentale de l'île, commencée en 1890-91 et continuée en 1892-93 et 1893-94, avait été laissée inachevée et se couvrait d'eau à mi-marée.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$299.38 a été dépensée à exhausser l'ouvrage, qui se trouve maintenant à peu près au niveau ordinaire des hautes eaux sur plus de 560 pieds de sa longueur et à environ $1\frac{1}{2}$ pied au-dessous de ce niveau sur le reste des 770 pieds.

CHURCH POINT.

Church Point, comté de Digby, est situé sur la rive méridionale de la baie de Sainte-Marie, directement vis-à-vis Petit Passage, à environ 8 milles au sud-ouest de Weymouth.

Le brise-lames de cet endroit, qui est un des plus importants de la baie Sainte-Marie, a été construit il y a environ 50 ans aux frais du gouvernement local et des habitants et a été plusieurs fois depuis agrandi et amélioré. En 1875-76, le ministère dépensa la somme de \$2,000, (les habitants contribuant un égal montant) à réparer la façade septentrionale et à construire une \square de 72 sur 20 pieds, à angles droits, pour empêcher le gravier de se déposer autour de l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice, une nouvelle pile en coffrage de bois en grume de 30 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 13 pieds de hauteur, a été construite à l'ouest de l'extrémité du brise-lames principal, au prix de \$350, pour empêcher davantage le gravier de s'accumuler autour de l'extrémité de l'ouvrage.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au nord-est du port de Sydney. Grâce aux houillères considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie a $2\frac{1}{2}$ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit il y a 20 ou 25 ans, sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et C^{ie}, propriétaires des mines de Gowrie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. La construction a 1,386 pieds de longueur et avait au début 41 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowrie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873, tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août.

Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par MM. Archibald et C^{ie}.

En 1874, le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que MM. Archibald et C^{ie} avaient dans le brise-lames, et un contrat passé en mai 1875, pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877.

A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcée au moyen de contreforts et de pilotis jointifs.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$4,289.45 a été dépensée à renouveler le tablier de la chaussée sur une longueur de 380 pieds (220 à 600 pieds de l'extrémité de terre) et à faire d'urgentes réparations à la construction du large.

On a reconstruit et entouré de pilotis jointifs environ 120 pieds linéaires de la construction du large; on a remplacé environ 500 verges cubes de lest dans les deux contreforts du large, et on a réparé temporairement le tablier de chacun de ces contreforts, ainsi que celui de la pile du large.

Le brise-lames, avant la tempête des 3 et 8 février 1895, se composait d'une construction intérieure s'étendant depuis en deça de 220 pieds de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large, et de contre-forts avec pièces de raccordement du côté de la mer, depuis en deça de 580 pieds de l'extrémité de terre jusqu'en deça de 56 pieds de l'extrémité du large. La construction du large et la construction intérieure étaient à environ 22 pieds de distance; elles étaient reliées par des murs de longuerines et les espaces étaient remplis de terre et de pierre.

Pendant les tempêtes dont il vient d'être parlé, une rupture se produisit dans le brise-lames près de l'extrémité du large; 140 pieds de la construction du large (y compris 70 pieds récemment reconstruits) furent détruits, et l'ouvrage inférieur enfonga au-dessous du niveau des eaux basses; environ 25 pieds de la construction du large furent détruits; le lest fut balayé en plusieurs endroits, et quelques-uns des pilotis jointifs furent emportés par les vagues.

POINTE DE CRIBBIN.

La Pointe de Cribbin, comté d'Antigonish, se trouve sur la rive occidentale de la baie de Saint-George, à 8 milles au sud du cap George et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

Un quai, commencé en 1890-91 et achevé l'année suivante, s'étend à 300 pieds dans une direction méridionale de la pointe et a un abord de 195 pieds de longueur.

L'abord comprend une levée et un mur de soutènement en pierre, les côtés ayant une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ à 1.

Le quai a une largeur de 20 pieds au sommet sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité inférieure, et de 30 pieds sur le reste de la longueur.

La construction est en pierre sur une étendue de 50 pieds à partir de l'extrémité de terre, et le reste est formé de caissons à parements jointifs bien lestés et protégés par du doublage et des défenses. La profondeur de l'eau à très basse marée, à l'extrémité du large, était, au moment de l'achèvement des travaux, de 11 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds

En 1893-94, une légère somme a été employée à exécuter les travaux nécessaires pour empêcher l'eau d'endommager la chaussée et les parties inclinées de la construction.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$279.91 a été dépensée à ajouter du lest dans les caissons sur une longueur de 180 pieds à partir de l'extrémité du large, le remplage s'étant abaissé de $2\frac{1}{2}$ pieds sur toute cette étendue; à réparer les pièces de couronnement et le tablier, et à déposer environ 15 verges cubes de grosses pierres du côté donnant sur la mer, à 120 pieds de l'extrémité inférieure.

GRAND-ÉTANG.

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

En décembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'ouvrages destinés à améliorer l'entrée de cet étang, et partant, à en faciliter l'accès aux bateaux de pêche et aux navires d'un faible tonnage.

A la clôture de l'exercice 1893-94, les travaux étaient fort avancés, les dépenses s'élevant alors à \$4,962.04.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, les travaux, à l'exception de l'excavation jusqu'au niveau de l'eau basse entre les jetées, ont été achevés, y compris l'enlèvement de la chaussée et du pont. Les ouvrages consistent en deux jetées, espacées de 87 pieds, sauf à l'entrée où la distance qui les sépare n'est que de 44 pieds. Chacune des jetées comprend une construction en maçonnerie et en fascines de 135 pieds de long; une construction en maçonnerie et en fascines avec inclinaisons extérieures de 3 à 1, de 130 pieds de long; un caisson à parements ouverts de 100 pieds de longueur; enfin une tête en coffrage à parements jointifs de 30 x 40 pieds, dont la substitution se compose de bois préparé à la créosote. Environ 200 pieds de la construction en fascines et en maçonnerie de chaque côté reposent sur un fond qui a été creusé à une profondeur d'un pied au-dessus du niveau de l'extrême eau basse, et le reste de l'ou-

Travaux Publics.

vrage est assis sur un fond naturel, la profondeur de l'eau à l'extrémité du large étant d'environ 4 pieds 6 pouces à eau très basse.

Afin de rendre l'étang accessible aux bateaux et aux navires d'un faible tonnage, on se propose d'ouvrir un chenal entre les jetées en draguant à une profondeur de 6 pieds à eau basse; mais la chose ne pourra se faire qu'après que le pont, que le gouvernement provincial fait construire sur l'étang à un quart de mille à peu près de l'entrée, aura été achevé.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

GRAND VILLAGE.

Grand Village, comté de Colchester, est un établissement prospère d'environ 1,000 habitants, situé sur la rive septentrionale de la baie de Cobequid et sur la rivière, du Grand Village, à $1\frac{1}{2}$ mille en amont de son embouchure. Ce village se trouve à 15 milles à l'ouest de Truro, le chef-lieu, situé à l'extrême tête de la baie, et à $3\frac{1}{2}$ milles de la gare de Londonderry, sur la ligne du chemin de fer Intercolonial.

En 1891, le ministère fit construire un quai sur le bord gauche ou oriental de la rivière, juste en aval du village. Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$450 a été dépensée à exhausser, sur une hauteur de $4\frac{1}{2}$ pieds, le coin nord-ouest du quai qui s'était affaissé; à remplir de fascines et de pierres un trou d'environ 6 pieds de profondeur au même coin, et à protéger avec des fascines et des pierres le bord de la rivière près du coin nord-est du quai, afin d'empêcher l'eau d'user la rive et de provoquer ainsi le tassement de la construction.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, est situé sur la côte méridionale de la Baie de Fundy, à 53 milles au nord-est du goulet de Digby. La population de cet établissement est d'environ 200 habitants, dont la pêche est le principal moyen de subsistance.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$110.71 a été dépensée à réparer le brise-lames ou quai occidental.

On a construit un caisson de 200 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 2 billes de hauteur, le long de la base du côté oriental de la construction pour empêcher le courant de l'affouiller; on a posé des défenses à l'extrémité du large et assujéti une partie du tablier.

HILTZ'S NARROWS.

Hiltz's Narrows, comté de Lunenburg, forme l'entrée d'une anse abritée d'environ 150 acres d'étendue, située sur la rive occidentale de la baie de Mahone, à environ 6 milles au sud-ouest de Chester et à 4 milles au nord-est du village de la baie de Mahone.

En 1875-76, le gouvernement provincial fit construire une jetée en coffrage de 270 pieds de long, 8 pieds de large et 7 pieds de haut du côté septentrional de l'entrée qui, dans sa partie la plus étroite, n'a que 200 pieds de largeur, pour permettre aux bateaux de pêche de s'introduire dans l'anse et d'en sortir à marée basse et à marée haute lorsque le courant est très fort.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$60 a été dépensée à reconstruire la jetée sur une longueur d'environ 12 pieds à la suite d'avaries causées par les glaces, et à y poser 40 nouvelles défenses.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, se trouve sur le côté est de la baie Saint-Pierre, à environ 6 milles de l'entrée méridionale du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames long de 400 pieds fut construit au large de la pointe Martin, en 1876-77, dans une profondeur de 5 à 10 pieds à mer basse; mais à cause de sa position exposée, il a été constamment avarié et il fut presque entièrement détruit en 1883.

Dans le cours de 1891, un contrat a été passé pour la reconstruction de ce brise-lames, et les travaux ont été terminés au mois d'août 1893. La nouvelle construction se compose d'une charpente à encaissement longue de 400 pieds et large de 20 pieds,

placée sur ce qui restait de l'ancien ouvrage, dans une profondeur d'eau variant de 1 à $4\frac{1}{2}$ pieds à mer basse, à une hauteur d'un pied au-dessus des eaux hautes, et recouverte de pierre en talus ayant une inclinaison du côté des eaux hautes et aux extrémités de 3 à 1, et du côté intérieur de 2 à 1.

Toute la surface, au-dessus du niveau des basses eaux, est recouverte de pierres emportant 15 pieds cubes, les espaces entre les pierres au-dessus du niveau des eaux hautes étant remplis de béton.

Peu de temps après le parachèvement des travaux, le brise-lames fut endommagé pendant une tempête du sud. Les pierres de revêtement, du côté de la mer, entre les niveaux des basses et des hautes eaux, furent plus ou moins dérangées, et à l'extrémité du large du talus inférieur, environ 50 verges cubes de lest ordinaire et 50 de pierres de revêtement furent emportées.

Plus tard, à l'extrémité du large du talus inférieur, d'autres pierres de lest furent emportées et les pierres de revêtement furent dérangées sur une distance d'à peu près 125 pieds de l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$4,293.87 a été appliquée à acheter l'outillage dont on avait besoin et à effectuer des réparations.

De grosses pierres ont été déposées là où c'était nécessaire, et 150 barils de ciment de Portland ont été employés à faire du béton pour remplir les espaces entre les pierres de revêtement.

On a reconstruit les talus et renouvelé ou rajusté les pierres de revêtement partout où c'était nécessaire; on a déposé des pierres à la base du talus, surtout près de l'extrémité du large, et on a rempli de béton les espaces entre les pierres de revêtement d'une partie du couronnement de la construction et des talus jusqu'à peu près au niveau des eaux hautes.

PETIT PORT (*Little Harbour*.)

Petit Port est une anse de peu d'étendue située sur l'extrême côte méridionale du comté de Lunenburg, à quatre milles à l'est de la frontière du comté de Queen's, à treize milles au nord-est de Liverpool, à environ dix-sept milles au sud-ouest de Lunenburg et à un mille au sud de l'Anse Large (*Broad Cove*).

Personne ne réside sur le littoral de l'anse; mais dans un rayon d'environ deux milles il y a une population de deux cents habitants, qui se livrent à l'agriculture et à la pêche.

En 1881, le ministère dépensa la somme de \$200 à creuser dans l'anse un chenal de 400 à 500 pieds de longueur, 14 pieds de largeur et $2\frac{1}{2}$ pieds de profondeur à eau basse, grandes mers ordinaires.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$240 a été employée à porter la longueur du chenal à 525 pieds et sa largeur à 30 pieds, en lui ménageant partout une profondeur de $2\frac{1}{2}$ pieds à eau basse, grandes mers ordinaires. Ces travaux, qui ont été exécutés à la main, sont d'un grand avantage pour les pêcheurs.

MARGARIE.

Le port de Margarie, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margarie, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a parfois que cinq pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

BRISE-LAMES.

Une jetée, construite du côté occidental de l'entrée du port par le gouvernement provincial, a été réparée et prolongée par le département en 1876 et en 1879. En 1890-91, la jetée a été prolongée de 200 pieds, et l'ancienne construction a subi des réparations.

Pendant la grande tempête de décembre 1890, l'ancienne jetée du gouvernement provincial a été presque totalement détruite, et le tablier, les pièces du couronnement et le lest du sommet de l'extrémité du large de la jetée ont été dérangés.

Travaux Publics.

En 1891-1892, les travaux du large ont été réparés et remplis à neuf et une nouvelle pile a été construite par dessus 130 pieds de ce qui restait de l'ancien quai du gouvernement provincial, entre les travaux du large et de terre, à un pied et demi de la hauteur voulue; 75 pieds de cette construction ont une hauteur moyenne de 2 pieds et une largeur de 20 pieds, et les 75 autres pieds, 4 pieds de hauteur et 18 pieds de largeur.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, la somme de \$1,083.95 a été employée à exhausser et recouvrir d'un tablier les 130 pieds des travaux entrepris l'année précédente et à les terminer par la construction d'un coffrage de 40 pieds sur une largeur de 18 pieds et une hauteur moyenne de 6 pieds, et la construction d'un nouveau coffrage long de 186 pieds, large de 18 sur une hauteur de $2\frac{1}{2}$ pieds; et l'exécution d'ouvrages en pierre et en fascines sur une largeur de 168 pieds ayant les mêmes proportions, sur ce qui reste d'un ancien quai provincial entre la construction précédemment décrite et la rive.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$463.96 a été dépensée à réparer et à lester à neuf certaines parties de la construction du large, ainsi qu'à exhausser l'ouvrage primitif entre la construction du large et le rivage.

Dix-sept compartiments ont été lestés à neuf d'un bout à l'autre; quatre de ces compartiments ont été remplis en partie de béton (25 barils de ciment de Portland ayant été employés à cette fin) et les autres ont été lestés avec du remplage choisi. Les pièces de couronnement ont été renouvelés sur une longueur d'environ 90 pieds, et le tablier, partout où il avait été enlevé, a été réassujéti avec des chevilles en acier.

L'ouvrage primitif, sur une longueur de 185 pieds, a été exhaussé d'un pied et demi avec des pierres, et, sur le reste de son étendue (180 pieds) on l'a élevé de deux pieds au moyen de fascines et de pierres.

OUVRAGE DE PROTECTION DE GRÈVE.

Le 29 décembre 1894, les eaux montèrent à une hauteur considérable et déterminèrent deux ouvertures dans la grève du côté nord-est de l'entrée du port. La plus grande de ces ouvertures, qui se produisit près de l'extrémité sud-ouest de la grève, avait 200 pieds de largeur au niveau des eaux hautes, 80 pieds de largeur au fond, et $6\frac{1}{2}$ pieds de profondeur moyenne à extrême eau basse. L'autre ouverture avait 60 pieds de largeur au niveau des eaux hautes, 24 pieds de largeur au fond et 5 pieds de profondeur à extrême eau basse.

Dans le cours des mois d'avril et de mai 1895, la somme de \$981.86 a été dépensée à fermer les deux ouvertures en question. La plus grande de celles-ci a été bouchée avec un ouvrage en fascines et en pierre, de 24 pieds de largeur au sommet et de 3 pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau haute; et un ouvrage de 10 pieds de largeur, qui avait été construit à travers la plus petite ouverture par les pêcheurs, a été élargi à 20 pieds et porté à une hauteur de $2\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau de l'extrême eau haute.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le plus grand et le plus important village sur la côte méridionale de la baie de Fundy, entre le goulet de Digby et la baie de Scott. Ce village est situé à 42 milles au nord-est du goulet de Digby, à 36 milles au sud-ouest de la baie de Scott et à 8 milles au nord de Middletown, station importante sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic*.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$494.07 a été dépensée à combler une brèche qui s'était produite dans une des façades du brise-lames de cet endroit pendant une tempête, au mois de mars 1894. Le nouvel ouvrage a 25 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 12 à 14 pieds de hauteur. La construction est maintenant en bon état; mais elle n'est pas assez longue pour être d'une grande utilité, les 203 pieds du large ayant été détruits dans ces dernières années.

ANSE DE M'NAIR.

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

Un brise-lames a été construit du côté nord de l'anse en 1872-73. En 1875, l'extrémité du large, qui avait baissé, a été exhaussée à sa hauteur primitive. En 1878, on fit des réparations et l'on construisit une nouvelle pile à l'extrémité du large.

En 1879, la construction fut emportée par la glace à venir jusqu'à 100 pieds de l'extrémité de terre et à une profondeur de 6 à 3 pieds au-dessous des eaux basses. Dans le cours de l'été de 1883, on reconstruisit 70 pieds du brise-lames et, dans le cours de l'hiver 1884, on le prolongea de 94 pieds.

Au mois d'avril 1884, le prolongement de 94 pieds fut considérablement avarié par la glace et subséquemment emporté.

Un contrat fut passé en 1887 pour la reconstruction du brise-lames sur une étendue de 160 pieds, et les travaux furent terminés en 1888.

La nouvelle construction a 32 pieds de largeur au sommet et une façade ayant une inclinaison de 1 à 1 à partir de 2 pieds au-dessus des eaux basses, du côté de la mer et à l'extrémité du large. Elle fut assise sur un fond dragué de 13 pieds à eau basse à l'extrémité du large, à 7 pieds à l'extrémité inférieure.

Les façades du côté de la mer et de l'extrémité du large ont été protégées au moyen de pilotis jointifs. En 1890-91, le tablier et les longuerines sur une distance d'environ 70 pieds de la partie inférieure du brise-lames ont été renouvelés, et on a fait l'acquisition de 125 pilotis pour remplacer les pilotis jointifs de la construction du large; mais on ne s'en est pas servi.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, la somme de \$1,299.62 a été employée à poser un talus en pierre sur le côté qui fait face à la mer du prolongement de 160 pieds, sur une distance de 110 pieds à partir de l'extrémité inférieure.

En 1893-94, la somme de \$3,212.37 a été appliquée à augmenter le talus commencé en 1892-93, à démolir et à reconstruire avec façades verticales l'extrémité du large de l'ouvrage sur une longueur de 20 pieds et à y poser 43 des 75 pilotis jointifs préparés à la créosote.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$797.11 a été dépensée à poser d'autres pilotis jointifs à l'extrémité du large et à compléter le talus du côté de la mer, près de l'extrémité inférieure, de manière à empêcher le sable d'être entraîné sur le brise-lames.

MEAGHER'S BEACH.

Meagher's Beach, comté de Halifax, est une étroite langue de cailloux et de gros gravier d'environ $\frac{1}{2}$ mille de longueur, qui s'étend à partir du côté occidental de l'île de McNab, à l'entrée du port de Halifax.

Au commencement d'avril 1894, au milieu d'une violente tempête, les ouvrages qui protègent le port où s'abritent les bateaux, immédiatement au nord de la grève, furent endommagés.

Dans le cours de l'exercice, il a été fait pour \$420 de réparations à ces ouvrages. On a planchéié et lesté le pilotis sur une longueur de 130 pieds, ainsi que la construction en coffrage sur une longueur de 30 pieds. Un épi de 50 pieds a été aussi lesté et planchéié. Le clayonnage du pilotis a été renouvelé, et plusieurs nouvelles défenses ont été posées à la construction en coffrage.

MONK'S HEAD.

Monk's Head, comté d'Antigonish, est situé sur la rive méridionale de la baie de Saint-George, entre les ports d'Antigonish et de Pomquet.

Une vaste nappe d'eau, à l'ouest de Monk's Head, connue dans la localité sous le nom de "Lac de Dunn," est séparée de la baie de Saint-George par une grève, et du port d'Antigonish par une langue de terre basse de 692 pieds de largeur au niveau des basses eaux.

La somme de \$500 a été allouée en 1894-95 pour ouvrir un chenal pour les bateaux entre le lac de Dunn et le port d'Antigonish. Le chenal, une fois achevé, aura 4 pieds de largeur du fond, au niveau de l'extrême eau basse, et ses côtés auront une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ à 1.

Travaux Publics.

Sur le montant alloué, \$444.87 ont été dépensés à pratiquer une tranchée, avec talus latéraux, jusqu'en deçà d'un pied et demi du niveau de l'extrême eau basse, et à construire un pont. Une autre somme de \$55.06 a été employée à acquérir le droit de passage pour le chenal des bateaux : soit une dépense totale de \$499.93.

Les travaux sont presque terminés. Les grandes mers montent de 4 pieds, et les petites de 2 pieds.

NYANZA.

Nyanza, comté de Victoria, est un établissement situé entre les rivières du Milieu et Baddeck, sur la baie des Sauvages,—bief du lac Bras-d'Or connu sous le nom de chenal Saint-Patrice,—à 7 milles de Baddeck, le chef-lieu du comté, et à 11 milles de Whycomagh.

En novembre 1893, un contrat a été passé pour la construction d'un quai en fascines qui devait avoir une longueur de 136 pieds et baigner dans 12 pieds d'eau à marée basse. A la fin de cette année-là, l'entrepreneur s'était procuré les matériaux nécessaires et était prêt à se mettre à l'œuvre.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, les travaux ont été achevés.

PARRSBORO'.

La jetée de Parrsboro', comté de Cumberland, est située sur le côté nord du bassin de Minas, à environ un mille au sud-ouest du phare qui se trouve à l'entrée du port de Parrsboro'.

Cette jetée est à deux milles au sud du village de Parrsboro' ; elle sert de débarcadère pour les steamers de la route de Saint-Jean, N.-B., et du bassin de Minas, qui font un service régulier à Parrsboro'.

Elle a été construite par le gouvernement provincial en 1864-65, et a depuis souvent été réparée par le ministère des travaux publics.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$1,500 a été dépensée à élever la partie du large de la jetée, sur une longueur de 100 pieds, à la même hauteur que la partie de terre. Le maximum de hauteur de la construction est de 8 pieds, et sa largeur au sommet est maintenant de 26 pieds 9 pouces.

On a aussi exhausé cette jetée pour empêcher la glace de se déposer sur le tablier et de l'avarier, comme la chose est arrivée plus d'une fois.

ILE DE PICTOU.

L'île de Pictou, dans le détroit de Northumberland, est à environ 10 milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou ; sa longueur est de 5 milles et sa largeur de $1\frac{1}{2}$ mille.

Il y a deux quais sur le côté méridional de l'île : un près de l'extrémité ouest, et un autre connu sous le nom de "quai de l'est" près du centre.

Le quai de l'ouest a été commencé par le gouvernement provincial. Le ministère des travaux publics le répara et le renforça en 1880, et le prolongea de 62 pieds 6 pouces en 1887-88. En 1891-92, un prolongement de 50 pieds a été terminé, à l'exception du couronnement, d'un peu de lest et quelques défenses.

En 1892-93, les travaux commencés au cours de l'exercice précédent ont été terminés et l'on s'est procuré des matériaux pour prolonger le quai de 82 pieds. En 1893-94, le prolongement de 82 pieds a été achevé.

Le quai de l'est a été commencé par le ministère en 1882-83 et prolongé de 100 pieds en 1887-88.

En 1891-92, l'extrémité du large a été en partie réparée et le quai a été prolongé de 60 pieds, le nouvel ouvrage ayant été porté à en-deçà de 6 pieds de la hauteur voulue.

En 1892-93, les travaux laissés inachevés ont été terminés et des matériaux ont été achetés pour prolonger encore le quai de 60 pieds. En 1893-94, les travaux entrepris l'année précédente ont été complétés.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$174.10 a été dépensée à réparer l'extrémité du large du quai de l'ouest, qui avait été avariée par la glace.

La profondeur de l'eau, à extrême marée basse, aux extrémités du large du quai de l'est et de celui de l'ouest, est respectivement de 4 pieds 6 pouces et 4 pieds 9 pouces.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

PORT-GEORGE.

Port-George, comté d'Annapolis, village florissant d'environ 400 âmes, est situé sur la côte méridionale de la baie de Fundy, à 37 milles au nord-est du goulet de Digby, et à 42 milles au nord-ouest de la baie de Scot. Ce village se trouve à 6 milles au sud-ouest de Margaretville et à 5 milles au nord-ouest de Middleton sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic*.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$1,398.18 a été employée à réparer le brise-lames de cet endroit. On a reconstruit en coffrage solide une brèche qui s'était produite, au cours d'une violente tempête en avril 1894, sur une longueur de 40 pieds sur toute la largeur du brise-lames (40 pieds) et sur une hauteur de 12 pieds. La construction est maintenant en bon état.

PORT-MEDWAY.

Port-Medway, comté de Queen, est un village d'environ 700 habitants, situé sur la rive méridionale de la baie du même nom et à environ 3 milles de l'embouchure de celle-ci, sur la côte de l'Atlantique. Le village en question se trouve au coin nord-est du comté de Queen, à 11 milles au nord-est de Liverpool, le chef-lieu. Il s'exporte de cet endroit beaucoup de bois de construction et de pulpe de bois pour la fabrication du papier.

En 1875-76, des ouvrages ont été construits pour empêcher la mer de ronger la pointe de Foster, qui protège une anse intérieure et sur laquelle se trouvent un chantier de construction et des quais privés. Ces ouvrages consistent en deux caissons, l'un de 450 et l'autre de 240 pieds de longueur. Ces caissons ont coûté \$4,513.50.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$350 a été dépensée à reconstruire le caisson du nord sur une étendue d'environ 90 pieds et à poser plusieurs pièces de bois ainsi que des boulons au reste de la construction, à renouveler une partie du planchéage du caisson en question et à y déposer près de 200 tonnes de lest. Ces ouvrages sont maintenant en très bon état.

PORT-MOUTON (PROPREMENT DIT.)

Port-Mouton, comté de Queen, est un établissement d'environ 400 habitants, situé à la tête de la baie du Port-Mouton, sur la côte de l'Atlantique, près de l'extrémité méridionale du comté de Queen, et à 10 milles au sud-ouest de Liverpool, le chef-lieu.

Pour protéger le quai, où presque tout le commerce maritime de la localité se faisait, une jetée de 61 pieds de longueur, 26 pieds de largeur et environ 14 pieds de hauteur, a été construite avant la confédération par le gouvernement local. Cet ouvrage, qui se trouve à environ 400 pieds de l'extrémité du quai, et qui n'était pas très solidement construit, a été réparé par le ministère en 1887.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$666.60 a été dépensée à reconstruire tout le sommet de la pile jusqu'à une hauteur de à peu près 10 pieds.

PORT-MOUTON (SUD-OUEST.)

Port-Mouton (sud-ouest), comté de Queen, est un petit établissement de pêche et de culture situé sur la rive sud-ouest de la baie de Port-Mouton, à 5 milles au sud-est du village de Port-Mouton, et à 14 milles au sud-ouest de Liverpool, le chef-lieu.

Un brise-lames, qui offre un abri aux pêcheurs de la localité, a été construit par le ministère en 1887.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$151.02 a été employée à réparer une brèche qui s'était produite dans la façade donnant sur la mer. Cette brèche avait

Travaux Publics.

20 pieds de longueur. Une nouvelle façade a été construite et le lest, qui s'était échappé, a été replacé; quelques-unes des planches du tablier, à l'extrémité du large, ont été aussi renouvelées.

ROSEWAY BEACH.

Roseway Beach (*Grève de Roseway*), comté de Shelburne, est situé à l'extrémité orientale de la baie Ronde, à environ 10 milles franc sud de la ville de Shelburne.

La grève s'étend de la côte dans la direction de l'île de Grey, et forme un brisemaes naturel protégeant un petit port où il se fait beaucoup de pêche à bord de bateaux d'un faible tirant d'eau. Elle se compose d'un sable blanc et fin qui, à l'état sec, se détache facilement. Le sommet de la baie devint si bas qu'en 1889 les marées se firent fortement sentir dans le port.

En 1889, le département dépensa \$100 pour protéger la barre au moyen de fascines et d'arbres.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$50 a été employée à renouveler une partie des ouvrages de protection de la grève.

INGONISH-SUD.

La baie d'Ingonish-sud se trouve sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin à peu près entre le port de Sydney et le Cap-Nord.

Elle est divisée en deux parties—connues respectivement sous les noms de "baie du Nord" et "baie du Sud,"—par Tête du Milieu, péninsule étroite, rocheuse et escarpée, de plus de 2 milles de longueur.

À la tête de la baie du Sud, il y a un étang considérable, séparé de la mer par une plage de galets, où il existait autrefois un chenal de 60 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur à extrême eau basse, que les bateaux de pêche ne pouvaient traverser qu'à eau haute.

En 1875, le ministère fit améliorer le chenal en question. En 1876, le chenal avait 200 pieds de largeur et une profondeur de pas moins de 14 pieds partout. On protégea aussi le côté nord du chenal au moyen d'une construction en coffrage de 500 pieds de longueur pour permettre aux navires d'avoir accès à l'étang qui a une superficie d'environ 400 acres et offre un port sûr et commode.

La jetée, pour laquelle on dépensa de faibles sommes, tous les ans de 1876 à 1880, et des montants assez considérables en 1881 et 1882, subit de sérieuses avaries en 1882 et fut subséquemment emportée jusqu'au-dessous du niveau des basses eaux.

En 1886-87, une ancre et une bouée d'amarrage furent placées dans le port près de l'entrée et un ouvrage de protection pour la grève, de 58 pieds de longueur, fut construit du côté septentrional de l'entrée.

Dans le cours de l'exercice 1893-94, une somme de \$1,143.73 a été employée à construire un quai près de l'entrée du port. Ce quai comprend une pile en coffrage de 31½ pieds de large au sommet et 30½ pieds de long, avec un abord de fascines et de pierres de 45 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à extrême eau basse, est de 8 pieds 3 pouces.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$967.42 a été dépensée à fermer, au moyen d'une pile en coffrage de 45 x 15 pieds et avec des fascines et des pierres, une brèche qui s'était produite dans l'ouvrage de protection de la grève du côté septentrional de l'entrée.

Le 4 février 1895, au milieu d'une violente tempête, la grève fut balayée d'un bout à l'autre. Presque tous les bâtiments et tous les quais privés furent détruits; mais les constructions publiques ne furent pas affectées, sauf que le talus du côté extérieur de l'ouvrage de protection de la grève tassa quelque peu.

Depuis 1882, le chenal a diminué en largeur, mais il est resté à peu près à la même profondeur. Il n'a nulle part moins de 100 pieds de largeur et a une profondeur de pas moins de 13 pieds 6 pouces à extrême marée basse.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

THREE FATHOM HARBOUR.

Three Fathom Harbour, comté de Halifax, est situé sur l'Atlantique, à environ 15 milles à l'est du havre d'Halifax. Ce port est formé par des îles reliées entre elles par des plages de gravier, et bien qu'il soit peu étendu, il est bien abrité de tous côtés. Les petits navires qui fréquentent la côte peuvent y entrer et en sortir à toutes les heures de la marée.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$150 a été dépensée à réparer l'ouvrage qui protège le port contre la mer. On a exhaussé de 2 pieds, sur une longueur de 140 pieds, le côté extérieur de l'ouvrage qui s'était affaissé; on a pourvu la construction de plusieurs nouvelles défenses et on y a déposé un peu de lest.

ANSE DES TROIS ILES.

L'anse des Trois-Iles, comté de Richmond, est située sur la rive orientale de la baie de Saint-Pierre, à 4 milles de l'entrée méridionale du canal de Saint-Pierre.

L'entrée de l'anse est obstruée par une barre d'argile couverte de gravier de 400 pieds de largeur; cette barre est en partie à sec à eau basse.

En 1893-94, on pratiqua à travers la barre une tranchée de 1½ pied de profondeur à extrême eau basse et de 20 pieds de largeur, sauf sur une étendue d'environ 40 pieds du côté extérieur, où l'on ne ménagea qu'une largeur de 12 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$200 a été dépensée à améliorer le chenal et à enlever quelques cailloux près de l'entrée. Le chenal a maintenant une largeur uniforme de 20 pieds d'un bout à l'autre, et une profondeur à extrême marée basse de 1 pied 10 pouces.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

ANSE AUX TRUITES.

L'Anse-aux-Truites, comté de Digby, est située sur la baie de Fundy du côté de l'isthme de Digby. Le brise-lames qui s'y trouve est le seul abri que rencontrent les bateaux de pêche entre le goulet de Digby et le Petit Passage. L'établissement avoisinant l'anse s'appelle Centreville et a une population d'environ 250 habitants, qui se livrent à la pêche et à l'agriculture.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$81.50 a été employée à reconstruire solidement la petite pile en coffrage (24 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur) à l'extrémité intérieure du côté septentrional de l'ouvrage, et à déposer environ 100 tonnes de lest à l'extrémité de terre du brise-lames pour remplacer le remplage qui s'était échappé pendant l'hiver.

CANAL DE WHITE-HAVEN.

White-Haven, comté de Guysboro', l'un des plus beaux ports de la Nouvelle-Ecosse, est situé sur la côte de l'Atlantique, à 14 milles à l'ouest du cap Canso. A l'ouest, et séparée par une étroite péninsule aboutissant à la pointe Deming, se trouve la baie de Tor, qui a 8 milles de longueur et qui est abritée contre l'Océan Atlantique par une série d'îles et de chaînes de rochers. A l'est il y a pour les navires d'un faible tonnage un passage intérieur presque ininterrompu conduisant au port de Canso, distance par eau d'environ 18 milles.

L'anse de Marshall, située à trois milles en dedans de l'entrée orientale, est séparée de l'Anse des Sorcières, à l'extrémité orientale de la baie de Tor, par un isthme bas et étroit, à travers lequel les habitants de la localité commencèrent à pratiquer un canal en 1854. Des améliorations furent faites de temps à autre jusqu'en 1876, année où le canal fut creusé et protégé par des murs en maçonnerie sèche.

Le canal a 620 pieds de longueur et de 10 à 12 pieds de largeur. La profondeur avait primitivement été portée à un pied environ au-dessus du niveau de l'extrême eau basse.

Dans le cours de l'année 1894-95, la somme de \$1,495.93 a été dépensée en réparations et améliorations. Les murs étaient délabrés, l'entrée méridionale était bouchée de sable, et le chenal intérieur était obstrué.

On a exécuté les travaux voulus pour avoir une largeur uniforme de 12 pieds entre les murs de soutènement et une profondeur d'un pied à extrême eau basse.

Sur une distance de 160 pieds, à l'extrémité méridionale, les vieux murs ont été enlevés et de nouveaux murs de soutènement de 10 pieds de largeur au sommet et de 9 pieds 6 pouces et 9 pieds de hauteur, respectivement, ont été construits du côté oriental et du côté occidental. Ces murs sont en fascines et en pierre (sauf 20 pieds, à l'extrémité extérieure de chacun d'eux, qui sont en coffrage) et leurs fondements se trouvent au niveau de l'extrême eau basse. Des réparations temporaires ont été faites aux murs de soutènement de chaque côté (160 à 500 pieds de l'extrémité méridionale) et 100 pieds de mur du côté occidental (500 à 600 pieds de l'extrémité méridionale) ont été construits. De nouveaux murs de soutènement en pierre de 141 pieds de longueur ont été érigés de chaque côté à l'extrémité septentrionale, sur une distance de 741 pieds. Ces murs sont assis à un pied à peu près au-dessus du niveau des eaux basses, et ils se trouvent à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux à leurs extrémités intérieures et à un pied au-dessous du niveau des hautes eaux à leurs extrémités extérieures. Le fond a été excavé d'un bout à l'autre de 3 à 6 pouces au-dessus du niveau des eaux basses.

Les grandes mers montent de 5 pieds 6 pouces.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BOCTOUCHE.

Bouctouche, comté de Kent, est situé sur une rivière du même nom qui se jette dans un petit port du détroit de Northumberland, à 20 milles au nord de Shédiac.

Un quai public de 300 pieds de longueur avec 2 abords, que le ministère avait fait construire, fut dernièrement en partie détruit lors d'un incendie qui dévasta le village. En 1894-95, la somme de \$1,500 a été employée à réparer partiellement la construction. L'abord du côté de la rue Principale, comprenant 4 piles et autant de travées, a été en même temps complètement reconstruit.

CAP-TOURMENTE.

Les ouvrages du Cap-Tourmente, comté de Westmoreland, construits entre 1886 et 1892 pour faciliter le trafic interprovincial, forment un port artificiel à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, en Canada, de l'île du Prince-Edouard.

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

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

Comme les rails du chemin de fer étaient exposés à être détachés de la levée en pierre par les vagues, dans le cours de l'exercice 1893-94 ils ont été exhaussés de 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes sur la levée. Un entrepôt a été en même temps bâti et d'autres facilités fournies pour le trafic. La façade inclinée de la jetée, qui avait été avariée par les taretts, a aussi subi des réparations.

En 1894-95, une somme de \$491.58 a été employée à remplacer au-dessous des planches de la façade inclinée 321 pieds linéaires de madriers rongés par les vers, à poser 90 pieds linéaires de planchéage neuf, etc.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni; l'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée.

CAP HOPEWELL.

Cap Hopewell est situé dans le comté d'Albert, à l'embouchure de la rivière Petitecodiac.

En 1883, le ministère fit construire en cet endroit un quai de délestage pour les navires qui vont prendre des chargements à Moncton, Hillsborough et Dorchester. La longueur de ce quai fut subséquemment portée à 592 pieds.

En 1894-95, 69 longuerines du tablier ont été renouvelées, 372 pieds linéaires de la construction ont été replanchiés, et d'autres réparations ont été faites. Trois nouveaux poteaux d'amarrage ont été aussi posés. Dépenses, \$600.

BRISE-LAMES DE LA POINTE DU NÈGRE.

Il est dit dans le routier de l'Amirauté que le port de Saint-Jean (sur la rive septentrionale de la baie de Fundy) est situé "à la tête de la baie dans laquelle se jette la rivière Saint-Jean, la plus grande du Nouveau-Brunswick et l'une des plus remarquables et des plus belles de l'Amérique. La baie qui a plus de 3 milles de profondeur, se trouve à 5 milles E. par S. Le port est sûr, commode et toujours accessible. Par suite de la montée et de la baisse considérables de la marée et de la vélocité du courant, la navigation de la baie, même durant l'hiver, n'est jamais gênée par la glace. A environ 1½ mille au sud de la ville, l'île aux Perdrix protège le port, tandis que ses feux guident les navires lorsqu'ils approchent de l'entrée."

En dedans de l'embouchure de la baie et à un demi-mille au nord de l'île aux Perdrix, on trouve une profondeur de 21 pieds sur la barre, à eau basse, grandes mers ordinaires, lesquelles montent de 26 pieds. Le chenal occidental, qui avait primitivement $\frac{2}{3}$ de mille de largeur, mais qui est maintenant partiellement fermé par le brise-lames de la pointe du Nègre, donne, d'après la carte, environ 13 pieds à eau basse, alors qu'il y a 134 ans, suivant les sondages pris par R. G. Bruce, ingénieur, en 1761, la profondeur de ce chenal était de 18 pieds. En dedans du port, les navires peuvent jeter l'ancre dans 7 à 20 brasses d'eau. Le brise-lames de la pointe du Nègre a été construit pour la raison suivante: "Pendant les vents du sud-est la mer est brisée par la pointe de Mispec (qui a une direction inclinant vers l'ouest, à deux milles de Red-Head) et par des battures entre Red-Head et le chenal principal. Les vents du sud-ouest lançaient une mer considérable par le chenal de l'ouest, ce qui faisait que les vaisseaux avaient des difficultés à rentrer dans le port, vu qu'il y avait pour eux danger d'être jetés sur le *Foul Ground*, du côté est du chenal principal.

"Dans le cours de 1874-75 les ingénieurs du département firent un examen minutieux du port, et au printemps de 1875 un brise-lames long de 2,250 pieds, pour fermer partiellement le chenal de l'ouest, fut commencé et terminé en septembre 1877."

Ce brise-lames consistait en une charpente à encaissement d'une largeur de 30 pieds à sa base et de 10 pieds au sommet, protégée des deux côtés par un talus en pierre avec inclinaison de 2 à 1 du côté de la mer et de 1 à 1 du côté de la terre. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires de la charpente à encaissement furent emportés, au milieu d'une violente tempête, sur une profondeur de 13 à 19 pieds à partir du sommet, et les pierres furent déplacées. En 1880, des réparations temporaires furent faites à la construction, et l'année suivante un contrat fut passé pour le remplacement de la partie détruite du caisson par de grosses pierres avec inclinaison de 3 à 1. Mais ces pierres, qu'on acheva de poser en 1887, furent bientôt déplacées par la mer et 60 pieds linéaires du brise-lames furent aussi emportés. Depuis 1891, diverses réparations ont été effectuées, les dépenses totales jusqu'au 30 juin 1894 s'élevant à \$445,340.71. En 1894-95, une somme de \$3,297.51 a été employée à protéger avec des pierres et des piles en béton le phare qui se trouve à l'extrémité de la construction. Il faudrait qu'une substruction fût ajoutée à ce brise-lames. Le sommet devrait s'élever à au moins 10 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, grandes mers ordinaires (lesquelles montent de 26 pieds), car entre le brise-lames et l'île les

vagues n'ont pas moins de 12 pieds de hauteur. Il est évident que la construction, qui avait primitivement 5 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et qui se trouve maintenant en plusieurs endroits au-dessous de ce niveau, n'est pas assez élevée. Après la tempête du 9 février 1895, on pouvait voir sur la façade intérieure de l'ouvrage plusieurs grosses pierres ne portant aucune trace d'herbes au-dessous du niveau de la végétation marine. Ces pierres avaient dû être lavées par des vagues qui avaient passé par dessus le sommet ou encore par dessus le côté du sommet donnant sur la mer. A l'extrémité intérieure, où la plage a avancé de 370 pieds depuis le commencement des travaux, on a constaté que le sable du rivage était entraîné par-dessus le sommet dans le port. Un dynamomètre marin placé contre la maçonnerie du phare après la tempête du 9 février a marqué, à l'équinoxe vernal, une force de vague de 4,000 livres par pied carré, et il est probable que cette pression est quelquefois dépassée. Une pierre mesurant $2\frac{1}{2}$ verges cubes a été déplacée par la mer à deux reprises pendant l'hiver de 1894 sur une distance d'environ 25 pieds chaque fois. Une autre pierre qui, paraît-il, était deux fois plus grosse, a complètement disparu, ayant probablement été emportée par dessus l'extrémité dans les eaux profondes à l'intérieur.

Il est donc évident qu'il faudrait reconstruire l'ouvrage dans les conditions de solidité voulues.

Les plus hautes vagues se produisent lorsque, après une tempête du sud-est, le vent tourne au sud-ouest. On verra par la carte qu'un passage de 1,200 pieds de largeur et de 10 à 14 pieds de profondeur à eau basse reste encore ouvert entre l'extrémité du brise-lames et l'île aux Perdrix, admettant, de la direction du sud dans le chenal de l'intérieur, de grosses vagues qui traversent ce chenal et roulent directement vers les bancs. Le but primitif de l'ouvrage n'a été ainsi atteint qu'en partie, puisque les navires seront exposés à être entraînés sur les bancs, (contre lesquels le brise-lames était destiné à les protéger), tant qu'il restera une ouverture entre l'île aux Perdrix et la pointe du Nègre. Une question à étudier serait de savoir si le brise-lames devrait être d'abord prolongé jusqu'à l'île et ensuite complété avec des talus et une superstruction, ou bien si l'on devrait ajouter immédiatement à la construction actuelle une superstruction et ensuite la prolonger jusqu'à l'île aux Perdrix. Dans tous les cas, il faudra faire quelque chose pour empêcher que l'ouvrage ne soit encore avarié, et l'on devrait prendre sans retard des mesures pour provoquer l'accumulation du sable mouvant du côté du large et la formation d'une façade de protection naturelle. A l'heure qu'il est, les vagues du sud font le tour de la balise qui se trouve à la pointe du brise-lames, suivent la façade en moëllon à l'intérieur jusqu'au rivage, en aval de Fort Dufferin, et continuent à rouler vers le nord en longeant la côte. Ces vagues sont si fortes que le ministère jugea nécessaire de faire construire un haut mur de revêtement en coffrage pour protéger la falaise et empêcher la destruction du fort et de diverses propriétés. Une fois la construction prolongée jusqu'à l'île, le mur de revêtement et la balise à la pointe du brise-lames ne seront plus nécessaires. L'état qui suit, concernant le commerce d'exportation du port de Saint-Jean pour 1893-94, montre que le brise-lames de la pointe du Nègre est un ouvrage important :

	Nombre.	Tonnage.
Navires au long cours qui sont partis du port...	1,738	510,359
Cabotiers.....	1,886	126,155
Total.....	3,624	636,514

Valeur des exportations.

Poisson.....	\$ 222,597
Produits forestiers, bois de construction, etc	2,913,415
Produits agricoles, animaux, etc.....	199,076
Articles manufacturés.....	123,526
Divers.....	23,235
Total.....	\$3,481,849

POINTE DU CHÊNE (SHÉDIAC).

Le port de Shédiac, dans le comté de Westmoreland, est un bras du détroit de Northumberland. Il est situé à mi-chemin à peu près entre le cap Gaspé et le cap Nord, et se trouve à une distance d'environ 225 milles de chacun de ces caps. Sa profondeur est actuellement d'environ 14 pieds à eau basse, grandes mers, mais il se trouvera un peu plus profond lorsque le dragage commencé en 1890 sera terminé. Shédiac est considéré par l'amiral Bayfield comme étant facilement accessible et comme étant le seul port de refuge sur cette partie de la côte. La pointe du Chêne, qui se trouve du côté méridional de l'entrée, était autrefois le terminus de la ligne du chemin de fer dit *European and North American Railway*. Cette ligne qui avait 109 milles de longueur (c'est un chaînon du réseau actuel de l'Intercolonial), partait de Saint-Jean et traversait la partie méridionale du Nouveau-Brunswick à partir de la baie de Fundy jusqu'au détroit de Northumberland. Elle facilitait le commerce entre Québec, l'Île du Prince-Edouard, Pictou et Saint-Jean. D'après les nivellements pris à l'époque de la construction de ce chemin de fer, le niveau des eaux hautes à Shédiac, où la marée atteint une hauteur de 4 pieds, serait de 10·7 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux à Saint-Jean, où les grandes mers ordinaires montent de 26 pieds.

Pour faciliter le trafic sur le chemin de fer, une jetée de 1,850 pieds de longueur et de 30 à 40 pieds de largeur, avec une tête de 150 pieds de longueur et 80 pieds de largeur, fut construite en 1858 à la pointe du Chêne. Rongée par les tarets, cette jetée s'affaiblit bientôt et fut considérablement avariée par les vents de l'est.

Pour protéger la construction, le ministère fit bâtir en 1875 un brise-lames détaché de 600 pieds de longueur; en 1879-80 ce brise-lames fut relié à la jetée du chemin de fer au moyen d'un quai à délestage. En 1881-82, la jetée fut encore prolongée de 600 pieds par la construction d'un second brise-lames établi plus près du rivage.

Le brise-lames construit en 1875, qui avait été rongé par les vers, fut détruit au cours d'une tempête en 1891. En 1893, un contrat fut passé pour la reconstruction de ce brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1894. Le nouveau brise-lames proprement dit a 600 pieds de long et 28 pieds de large au-dessous du niveau des eaux basses; il présente une inclinaison de 1 à 1 à partir d'un point un peu au-dessus de ce niveau jusqu'à 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. À l'extrémité septentrionale, la communication fut établie avec le quai à délestage au moyen d'un nouvel ouvrage de 40 pieds de longueur. Les façades extérieures et les entretoises de la substruction sont en bois créosoté; la construction est protégée par des pilotis jointifs et des palissades aussi en bois créosoté. Le reste des pièces, ainsi que la superstruction, sont en bois ordinaire. Les dépenses, dans le cours de l'exercice 1894-95, se sont chiffrées à \$21,693.

Il y a des steamers qui font le service entre la Pointe du Chêne et Summerside, distant d'environ 40 milles. Il se fait un commerce direct de bois de construction avec le Royaume-Uni, la valeur des expéditions de l'année dernière ayant été d'environ \$80,000. Une profondeur de 19 pieds dans le chenal à eaux hautes, et des bassins de chargement le long du quai, donnant la même profondeur à eau basse, grandes mers, voilà ce qu'il faudrait pour ce port. Avant de creuser des bassins de chargement, on devrait renouveler les parements du quai à délestage (200 pieds de longueur), qui est tout rongé par les vers et qui présente au-dessous de l'eau de grandes crevasses, à travers lesquelles quelques-unes des pierres se sont échappées. Le havre de la Pointe du Chêne occupe le sixième rang en importance parmi les ports du Nouveau-Brunswick d'où il est exporté du bois de construction en Europe.

QUACO-OUEST.

À cet endroit, situé à 25 milles à l'est de Saint-Jean, et dans le comté de ce nom, le ministère, en 1891-92, fit rouvrir, par la construction d'un barrage de 205 pieds de long et 12 pieds de haut, le chenal primitif de la rivière (bras de mer soumis aux marées), qui avait graduellement détourné son cours dans une direction ouest parallèlement à la grève et en arrière de celle-ci. En 1894-95, une vanne temporaire de 30 pieds de longueur et 4 pieds de hauteur, qu'on avait primitivement laissée

Travaux Publics.

comme mesure de précaution; a été reconstruite; la crête du barrage a été planchée sur une étendue de 136 pieds et un tablier de fascines et de pierres a été établi le long de l'ouvrage sur une distance d'environ 150 pieds. En même temps, les culées du barrage ont été réparées et les trous qui s'étaient produits ont été bouchés. Les dépenses se sont montées à \$399.81.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean proprement dite, qui a une longueur de 450 milles, prend sa source dans la province de Québec et l'Etat du Maine à un maximum d'altitude d'à peu près 2,158 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elle entre dans le Nouveau-Brunswick à son confluent avec le Saint-François, et après avoir parcouru cette province sur une distance de près de 300 milles, se jette dans la baie de Fundy, à Saint-Jean. Elle reçoit plusieurs tributaires, dont quelques-uns sont très imposants, entre autres, la rivière Saint-François, la rivière Madawaska, la rivière Verte, la Grande-Rivière, la rivière du Saumon, ainsi que les rivières Aroostook, Tobique, de Jemseg (Grand Lac), Wa-hademoak, Belleisle et Kennebecasis.

Le bassin total de la rivière, de sa source à son embouchure, est d'environ 26,000 milles carrés, superficie presque égale à celle de toute la province du Nouveau-Brunswick; mais un peu plus seulement de la moitié de la province est arrosé par ce cours d'eau. La rivière est considérée comme navigable, pour les navires tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 50 milles à partir de son embouchure; mais on n'a encore aucune donnée certaine sur ce point. On y trouve une profondeur d'un peu moins de 9 pieds à eau basse jusqu'à Frédéricton, à 84 milles de la mer et 6 milles en aval de Springhill, tête de la marée.

Cette rivière présente trois phénomènes remarquables: les grandes chutes, les chutes de marée et les crues annuelles. Bien qu'en été le cours d'eau douce, à partir de Woodstock jusqu'à Frédéricton, ait 600 pieds de large et s'élargisse davantage après avoir atteint le niveau de la marée, l'embouchure proprement dite, ou la gorge, ne mesure que 400 pieds de largeur à eau haute. Ici, "à marée basse, le niveau de l'eau de la rivière est de 11 à 15 pieds de la mer, et comme les marées ordinaires montent de 23 à 27 pieds, le niveau de la mer à eaux hautes est de 8 à 12 pieds plus haut que les eaux de la rivière. Ainsi, il y a deux chutes lors de chaque marée, savoir, une vers l'extérieur et l'autre vers l'intérieur, et les navires ne peuvent passer que lorsque les eaux de l'océan et celles de la rivière sont de niveau, et cela n'a lieu que pendant l'espace d'environ 10 minutes à chaque flux et reflux. En tout autre temps, le chenal est impraticable ou extrêmement dangereux."

Aux grandes chutes, à 223 milles de la mer, la rivière dans toute son volume plonge perpendiculairement d'une hauteur de 60 pieds, dans un ravin profond de 250 pieds de large, à peu près semblable à la passe étroite de Saint-Jean. Flanké sur une distance de près d'un mille de falaises abruptes, le courant s'élançe du pied des chutes avec une force excessive, creusant des trous profonds dans le lit rocheux du chenal.

Dans le port de Saint-Jean les grandes marées montent de 26 pieds. Aux quais des steamers qui naviguent sur la rivière, à un mille des chutes de marée, le niveau de la rivière, à l'époque des crues, est de 16.7 au-dessus de l'extrême eau basse, tandis que, l'été, la rivière n'atteint que 3 pieds de hauteur.

A Oromocto, à 73 milles en aval de la tête de la marée, où la marée atteint une hauteur de 10 à 12 pouces, la rivière a atteint, au printemps de 1887, un pont de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. A Andover, à 200 milles de la mer et en amont de la marée, la rivière, à l'époque des crues, monte de plus de 27 pieds au-dessus de son niveau d'été. Par contre, les rivières Tobique et Saint-François ne montent que 9 et 6 pieds respectivement. Après la première crue due à la fonte des neiges dans les bassins de la rivière Kennebecasis, de la baie Belleisle et de la rivière Washademoak, une seconde crue survient, causée par l'eau de la rivière principale, qui est alimentée par des sources situées plus au nord et où par conséquent la neige est plus lente à fondre.

Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace à partir de novembre jusqu'à avril. Ordinairement, l'eau commence à

monter au commencement d'avril; elle atteint son plus grand point d'élévation dans les premiers jours de mai, et se maintient à un haut niveau pendant 2 ou 3 semaines.

La débâcle a lieu peu de temps avant l'époque des plus fortes crues. Vers le milieu ou la fin de juillet, l'eau se trouve à son bas niveau d'été, qu'elle conserve pendant 60 à 70 jours, sauf les variations produites par les pluies.

Il se fait sur cette rivière un commerce de transport considérable en fait de houille, céréales et bois de chauffage et de construction.

Il est expédié tous les ans, en moyenne, 135 millions de pieds superficiels de bois. On fait descendre la plupart des billots par les tributaires et le haut de la rivière jusqu'à Frédéricton. On en scie une partie dans la capitale provinciale, et de là le bois, sous forme de planches, est expédié directement, surtout aux Etats-Unis, à bord de goélettes de cabotage. Le reste (la plus grande partie) est toué de Frédéricton à Saint-Jean en radeaux, ce qui exige un grand nombre de remorqueurs.

La rivière peut se diviser en trois sections :

1. De Saint-Jean à Frédéricton, distance de 8½ milles, section navigable pour les steamers et les voiliers exigeant 11 pieds d'eau, à marée basse. Principaux obstacles : le haut-fond en amont de Belmont, de 3,000 pieds de longueur, et les bancs d'Oromocto, qui ont un peu plus d'un mille et demi de longueur et qui donnent à l'heure qu'il est un peu moins de 9 pieds à eau basse.

2. De Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, section navigable pour les navires exigeant 3½ pieds d'eau, à marée basse. Les obstacles à la navigation sur cette section, en sus des cailloux que l'on rencontre en quelques endroits, sont des hauts-fonds formés de gravier ou de pierres. Les principales barres sont celles de Springhill et de l'île à l'Ours, tandis que les barres de Knapp, de Perley, de Coac, de Nackawick, de Meductic, de Belvisor, de Moore, de Bett, de Dibble et de Bedell constituent, à ce qu'on dit, des obstacles de peu d'importance. Après s'être divisée, en amont de Springhill, en deux chenaux principaux et s'être élargie de 350 verges à un mille et demi, la rivière devient parsemée d'îlots et de hauts-fonds. Deux hauts-fonds de gravier, connus sous les noms de barres de Russell et de la Chapelle, ont une longueur totale d'un demi-mille. A l'île à l'Ours, 25 milles en amont de Frédéricton, par suite d'une autre division de la rivière en trois chenaux d'une largeur totale de 600 verges, il s'est formé un haut-fond de gravier et de pierre de 4,400 pieds de long et ne donnant que 21 pouces d'eau à marée basse; puis les chenaux se réunissent, et la rivière n'a que 150 verges de largeur.

3. Le haut de la rivière, comprenant, avec les tributaires, toute la partie du cours d'eau en amont de Woodstock. Il ne passe maintenant dans cette section que des trains de bois.

Section 1.

A 10 milles en aval de Frédéricton et 74 milles en amont de Saint-Jean, la rivière s'élargit de 500 verges; sa largeur normale a un mille et quart entre les rives. Cet élargissement de la rivière et la distribution des eaux entre trois chenaux d'une largeur totale de 1,100 verges, formés par les îles Oromocto et de Thatch, expliquent suffisamment la présence de hauts-fonds dans ces parages. On se sert du chenal occidental, qui est le plus considérable, mesurant 650 verges de largeur, à l'époque des crues. Le chenal mitoyen, qui est navigable et mesure 300 verges de large, a été pendant plusieurs années encombré par le dépôt sablonneux appelé "Haut-fond d'Oromocto," qui donne maintenant un peu moins de 9 pieds d'eau à marée basse. Un autre haut-fond s'étend sur une distance de 3,000 pieds à partir d'un point en amont de Belmont, dans la direction du quai de Smith. Un troisième haut-fond, si on peut l'appeler ainsi puisqu'il donne un peu moins de 11 pieds, se trouve au pied de l'île d'Oromocto. Entre le haut-fond d'Oromocto et les quais de Belmont le chenal aurait besoin d'être élargi.

Afin d'améliorer le chenal navigable, le ministère a fait construire, entre 1877 et 1881, un barrage de 2,200 pieds de long, qui s'étend de la rive droite de la rivière jusqu'à l'extrémité d'amont de l'île de Thatch. Ce barrage ferme complètement le chenal occidental (c'est le plus étroit) lorsque l'eau est au-dessus de la moitié du niveau quelle atteint à l'époque des crues, et rétrécit toute la rivière de 150 verges. Les premiers 100 pieds du barrage, à partir du rivage, sont en fascines et en pierres,

et le reste se compose d'une charpente à encaissement doublée du côté supérieur et recouverte de planches. Une digue en pilotis établit la communication entre l'ouvrage et la tête de l'île de Thatch.

En 1894-95, une jetée en pierre, assise sur des matelas en fascines, a été construite. En même temps, un ouvrage de protection en fascines et en pierres a été établi le long du barrage sur une longueur de 600 pieds; une grande quantité de vase s'est déjà accumulée des deux côtés de cet ouvrage. La jetée a 203 pids de long et 55 pieds de hauteur au-dessus du niveau des basses eaux. Deux cent quatre-vingts pieds linéaires de fascines et de pierres ont été placés sur l'île d'Oromocto pour empêcher le rivage d'alluvion de s'affouiller sous l'action du courant, dont la force va être augmentée par les ouvrages nouvellement construits.

Il a été fait beaucoup de dragage sur les bancs d'Oromocto, les dépenses totales pour les 22 ans finissant en juin 1894 s'élevant à \$49,025.53. Dans le cours du dernier exercice, le "New Dominion" a pratiqué une tranchée à travers les bancs, laissant un maximum de profondeur de 12 pieds et un minimum de 8 $\frac{3}{4}$ pieds.

Section 2.

On a commencé les travaux nécessaires pour permettre aux navires à vapeur de naviguer entre Frédéricton et Woodstock. Un dragueur Priestman a été employé du 3 septembre au 5 novembre à creuser la barre de Russell, à Springhill. Durant cette période de temps, un chenal de 1,400 pieds de longueur et 40 pieds d'extrême largeur a été excavé jusqu'à une profondeur de 5 pieds 6 pouces à eau basse, profondeur que l'on se propose de donner pour la navigation intérieure de Saint-Jean.

Section 3.

Dans le cours de l'exercice, une somme de \$300 a été employée à pratiquer des chenaux à travers les bancs pour les remorqueurs qui vont porter des provisions dans les campements de bûcherons. Vingt-cinq cailloux ont été aussi enlevés de la barre Flanders.

Sur la rivière principale, entre les Grandes-Chutes et Andover, on a fait sauter plusieurs rochers. La rivière Saint-Jean est maintenant, paraît-il, suffisamment libre d'obstacles entre les Grandes-Chutes et Woodstock pour que le bois puisse y passer. Il ne manque pas de steamers sur cette partie de la rivière. Les dépenses se sont chiffrées par \$499.79.

Aux Grandes-Chutes, une somme de \$580.69 a été dépensée à faire sauter des rochers dans la Gorge et à enlever le sommet du rocher Fendu; ce rocher, qui s'avance en face des chutes, cause tous les ans, la destruction d'une grande quantité de bois.

Sur le Saint-François, une somme de \$247.50 a été appliquée à enlever des cailloux des rapides du Dos-de-Cheval et à pratiquer des chenaux pour les remorqueurs à travers la barre de Harvey, la barre de Jones et la Grosse Barre. Cette rivière est maintenant dans de bonnes conditions.

CRIQUE DE TYNEMOUTH.

La Crique de Tynemouth, située dans le comté de Saint-Jean, à 21 milles à l'est de la cité de Saint-Jean, est un des nombreux petits ports, à sec à eau basse, qui se rencontrent sur les deux rives de la baie de Fundy, et qui ne sont utiles que parce que la marée y atteint une hauteur considérable. Les grandes mers montent d'environ 28 pieds dans cette crique. En dedans d'une grève de gravier et de pierres se trouve un bassin soumis aux marées et accessible aux petits navires, à eau haute, par une ouverture à l'extrémité orientale de la grève.

En 1874-75, le ministère fit construire une solide jetée en coffrage sur la plage rocheuse de la falaise orientale pour empêcher les navires de s'échouer de ce côté.

En 1882-83, un autre ouvrage pour maintenir le chenal a été construit sur la pointe de la grève du côté opposé.

En 1894-95, une somme de \$225 a été prise sur le crédit général pour les ports des provinces maritimes et employée à remplacer quelques-unes des défenses ainsi que le tablier de la jetée orientale, et à enlever une partie d'une chaîne de rochers qui obstruait le chenal.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BAIE FORTUNE.

Le port de la baie Fortune, comté de King, est situé sur la rive méridionale de la baie de Rollo, sur la côte orientale de l'île, et à environ 5 milles au sud-ouest de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Dans le cours de l'exercice, on a pris des mesures pour protéger le chenal sur la barre qui se trouve à l'entrée du port. La somme de \$7,500 a été employée à niveler avec du bois équarri (sur une hauteur de 1 à 1½ pied et une longueur de 290 pieds), du côté du chenal, la partie du brise-lames construite en 1892-93 ; à placer des fascines et des pierres au fond de l'ouvrage ; à poser des pieux et à bâtir une nouvelle pile à parements jointifs, à l'extrémité du large, pour empêcher le brise-lames d'être affouillé par le courant dont la force a été augmentée par le prolongement de la construction. Pour empêcher la formation d'un autre chenal, l'extrémité intérieure du brise-lames a été reliée au quai public, situé à la pointe de la barre, au moyen d'un ouvrage en bois, en fascines et en pierres.

Le prolongement du brise-lames a été suivi d'excellents résultats, la profondeur de l'eau sur la barre ayant augmenté de 2 à 3 pieds, ce qui permet aux navires tirant jusqu'à 12 pieds d'entrer dans le port et d'en sortir à eau haute.

BAY VIEW.

La jetée de Bay View, comté de Queen, est située sur la rive orientale et près de l'embouchure de la rivière Hope qui se déverse dans le port de New-London, à environ 3½ milles au sud-est de son embouchure. La jetée a une longueur totale de 509 pieds dont 409, à partir de terre, ont une largeur de 20 pieds en augmentant graduellement pour arriver à une largeur de 35 pieds à l'extrémité du large.

Les marées extrêmement hautes qui se produisent pendant les tempêtes ont plusieurs fois endommagé la chaussée, qui se trouve sur la partie étroite de l'ouvrage, formée d'un remplage d'argile et de gravier.

Dans le cours de l'automne de 1894, la chaussée a encore été avariée et on y a fait pour \$21.75 de réparations.

ANSE DE CAMPBELL.

L'Anse de Campbell, comté de King, petit enfoncement dans la ligne côtière du côté nord de l'île, est située à environ 9 milles à l'ouest de la Pointe de l'Est et à 14 milles au nord-est de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. En 1872, le gouvernement provincial fit construire sur le récif qui s'étend de l'extrémité occidentale de l'anse un petit brise-lames isolé de 300 pieds de long et 30 pieds de large. Ce brise-lames est d'une grande utilité pour les habitants de la localité, surtout pour ceux qui se livrent à la pêche.

En 1882-83, le ministère fit réparer la construction, qui fut en même temps reliée au rivage et prolongée de 250 pieds. Le brise-lames offre un abri de peu d'étendue, donnant 4 pieds d'eau à marée basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

En 1888-89, de légères réparations furent faites au planchéage et aux défenses. La construction, affaiblie par les taretts, subit ensuite des dommages à chaque tempête. En 1893, 90 pieds de son extrémité du large furent emportés jusqu'au-dessous du niveau des eaux basses, et le reste de l'ouvrage construit par le ministère (154 pieds de longueur) fut sérieusement avarié.

En 1894-95, la partie de la construction qui avait été ainsi endommagée a été reconstruite de manière à pouvoir être mieux lestée et à donner 13 pieds de largeur de plus au sommet. Dépenses de ce chef, \$1,018.86. La partie ainsi reconstruite a de 6 à 12 pieds de hauteur et se trouve parfaitement reliée à l'ancien ouvrage, qui a été réparé et lesté partout où c'était nécessaire et recouvert sur une autre longueur de 50 pieds. Des cloisons transversales ont été aussi établies à l'extrémité du large pour protéger la construction.

Travaux Publics.

JETÉE DE LA POINTE DE CHINE.

La jetée de la pointe de Chine se trouve sur le bord occidental de la rivière Orwell, à son entrée dans la baie Orwell. Le gouvernement provincial a fait construire cette jetée pour faciliter l'expédition des produits de cette section du pays et pour permettre au steamer à passagers qui fait le service trois fois par semaine entre Charlottetown, rivière Vernon et autres endroits sur la baie,—d'arrêter à la pointe. La jetée a 426 pieds de longueur, avec un coude ou L de 72 pieds de longueur le long de la façade donnant sur le chenal. Elle a de 18 à 24½ pieds de largeur et se compose d'une série de 8 piles solides reliées ensemble (non compris la culée du côté du rivage). La culée (142 pieds de longueur) et les cinq piles intérieures sont construites avec des piliers, de la pierre et de l'argile. Les deux piles du large et celle qui borne l' L sont en bois d'équarrissage et à parements jointifs; elles sont recouvertes de longuerines et de planches. Cette jetée a été prolongée trop près du chenal à eaux profondes, qui, à peu de distance de son extrémité, a une profondeur de 40 pieds à eau basse; la fondation de la tête de la construction, qui se trouve directement sur le bord du chenal, repose dans 15 pieds d'eau à marée basse et dans 23 pieds d'eau à marée haute. Les grandes mers montent de 8 pieds. Comme la tête de la construction se trouve assise sur un fond mou et que les tarets la ravagent, il faut la réparer presque tous les ans.

Dans le cours de l'exercice, on a nivelé les deux piles du large. Dépenses, \$500. Les côtés extérieurs des piles ont été exhausés de 6 et 9 pieds respectivement, et des pieux ont été enfoncés le long des façades du large des piles.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est sur la rive ouest de la rivière Montague, près de son entrée dans la baie de Cardigan. Son port est bien connu comme l'un des meilleurs et des plus sûrs de l'île. C'est un des points terminaux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, qui a un quai en eaux profondes dont se sert pendant l'hiver le steamer *Stanley*, qui fait le service entre l'île et le continent. Un quai public, connu sous le nom de "quai de la Reine" et primitivement construit par le gouvernement local, est tombé sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Il se compose d'une culée de 340 pieds de long et de 6 piles, avec travées intermédiaires; sa longueur totale est de 640 pieds, et sa largeur varie de 30 à 36 pieds. La culée est construite en bois d'équarrissage et remplie de fascines, de pierres et d'argile. Les piles et les travées sont recouvertes de longuerines sur lesquelles est posé un tablier.

Comme cette construction était vieille et en mauvais état lorsqu'elle est tombée sous le contrôle du ministère, il a fallu y faire assez souvent des réparations.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$150 a été dépensée à poser 6 nouvelles longuerines, à recouvrir 3 travées, à remplacer quelques-unes des défenses et à réparer la chaussée.

POINTE DE HURD.

La pointe de Hurd, comté de Prince, est située sur le côté sud de l'extrémité méridionale du port de Bedèque ou Summerside et se trouve à environ 3 milles au sud de la ville de Summerside. Le gouvernement provincial a fait construire une jetée ici, il y a plusieurs années. Le port de la pointe de Hurd est le seul débouché par eau d'une vaste et riche région agricole. Il s'y fait un commerce important et le steamer traversier qui fait le service quatre fois par jour entre Summerside et Bedèque y arrête régulièrement. Les marchandises sont expédiées directement de la jetée vers les ports de l'Amérique et des Antilles. Il y a quelques années, le ministère fit draguer l'abord de la jetée; mais on ne ménagea pas une largeur suffisante à la hauteur de l'extrémité supérieure de la tête de la construction. Les navires touchaient souvent en approchant de la jetée ou en la quittant. Pour remédier à cela, la somme de \$201.81 a été employée, pendant l'exercice, à élargir l'abord et le bassin à l'extré-

mité de la jetée. Un banc de 130 pieds de long, 5 à 25 pieds de large et 2 pieds de hauteur en moyenne, qui se trouvait du côté nord du chenal, a été aussi enlevé.

JETÉE DE KIER'S SHORE.

La jetée de Kier's Shore, comté de Prince, est située sur la rive orientale de la baie de Richmond, à environ 7 milles du village de Kensington. Cette jetée, qui a été construite par les habitants de la localité, aidés du gouvernement local, a une longueur de 1,033 pieds et une largeur de 20 à 25 pieds. Elle s'avance à une profondeur d'environ 5 pieds à eau basse et 10 pieds à eau haute, grandes mers, lesquelles montent ordinairement de 5 pieds. A l'exception des 100 pieds intérieurs qui sont construits avec des poteaux et des fascines, et d'une travée de $17\frac{1}{2}$ pieds de longueur qui se trouve à une distance de 283 pieds de l'extrémité du large, l'ouvrage est en bois et à parements jointifs; l'intérieur est rempli de fascines et de pierres et la chaussée est en argile et en gravier, sauf sur une étendue de $45\frac{1}{2}$ pieds à l'extrémité du large où il y a un tablier. Soit parce que la jetée avait été construite à une trop faible hauteur en premier lieu, soit parce qu'elle avait tassé depuis, tous les automnes l'eau passait par dessus l'ouvrage, de sorte qu'il fallait faire des dépenses, presque tous les ans, pour tenir la chaussée dans un état praticable. Depuis 1884, on a dépensé \$800 à réparer le remplage et la chaussée, mais ces réparations ont servi à peu de chose à cause de la hauteur insuffisante de la jetée.

Dans le cours du printemps de 1895, toute la construction a été exhausmée dans la mesure voulue; on l'a aussi élargie de 18 pieds sur une étendue de 50 pieds à partir de l'extrémité extérieure. Dépenses, \$2,936.06.

JETÉE DE LAMBERT.

La jetée de Lambert est située dans le comté de King, sur la rive sud de la rivière Montague, à 6 milles en amont de l'entrée de cette rivière dans la baie de Cardigan.

C'est une des jetées qui sont tombées sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. La façade, du côté du chenal, a 310 pieds de longueur. Elle comprend deux sections; la section occidentale mesure 140 pieds de long, 24 de large et est construite en coffrage à l'intérieur et en pilotis à l'extérieur; la section orientale mesure 170 pieds de long, 35 de large et est construite entièrement en pilotis et recouverte d'un tablier. Le côté intérieur de la section occidentale est fait avec le lest déchargé par les navires; il communique avec le rivage et forme un bon abord pour la jetée. Les pieux, qui sont en bois non protégé souffrent beaucoup des ravages du taret. Douze pieux ont été renouvelés dans le cours de l'exercice et de nouvelles réparations ont été faites au tablier. Dépenses, \$150.

MIMINEGASH.

Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 10 milles du Cap Nord et à 18 milles de la Pointe de l'Ouest. C'est maintenant un des meilleurs postes de pêche du comté. Les ouvrages que le ministère a fait construire ici permettent aux bateaux de pêche d'un assez fort tonnage d'entrer dans le havre à presque toutes les phases de la marée; les goélettes de cabotage d'un faible tonnage peuvent aussi y entrer à eau haute. Autrefois, le havre n'était accessible qu'aux petits bateaux de pêche à eau haute. Les ouvrages consistent en brise-lames ou jetées érigées de chaque côté de la voie d'écoulement et restreignant sa largeur à 56 pieds à sa sortie dans le détroit de Northumberland. La jetée du côté septentrional a une longueur de 535 pieds, et celle du côté méridional une longueur de 350 pieds. Il y a aussi un ouvrage de protection de la grève de 270 pieds de long, destiné à empêcher la formation d'un nouveau chenal et d'une autre sortie en arrière de la jetée méridionale.

Travaux Publics.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$500 a été dépensée à exhausser et à entourer de pilotis jointifs les 150 pieds intérieurs de l'ouvrage de protection, à réparer et lester le brise-lames du sud et à enfoncer des pilotis jointifs le long de 40 pieds de la façade du brise-lames septentrional donnant sur le chenal.

NEW-LONDON.

Le havre de New-London est situé sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard, à environ 10 milles au sud-ouest du point où cette baie s'ouvre sur la baie de Richmond. En dedans de son embouchure, qui est large d'environ 1,200 pieds, la baie a environ 3 milles de largeur, et elle reçoit les eaux des rivières Nord-Ouest, des Français, Stanley et Hope, qui sont toutes navigables et pourvues de quais pour l'exportation du surplus des produits cultivés dans le pays environnant. C'est un poste de pêche important.

Pour améliorer l'entrée du havre, le ministère fit construire, en 1874, des brise-lames qui s'avancent de chaque côté à partir de la grève. Le brise-lames du côté est a une longueur de 1,120 pieds, et celui du côté ouest, une longueur de 460 pieds. Leur but est de diriger le courant sur un banc situé au large et d'empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal à l'intérieur. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. Le profondeur de l'eau sur le banc a augmenté de 6 à 12 pieds à marée basse, rendant le havre un des meilleurs sur la côte. Les brise-lames sont construits partie en pilotis, en fascines et en pierres, et partie en coffrage, les piles du large de chacun d'eux étant en bois d'équarrissage et à parements jointifs. Le brise-lames de l'ouest n'a pas encore eu besoin de réparations; mais celui de l'est, qui se trouve exposé à la mer et aux glaces, a été de temps à autre sérieusement avarié. En 1893, des dommages furent causés au tablier et aux défenses de la pile du large, qui fut complètement détruite dans le cours de l'automne et de l'hiver de 1894, et quatre brèches de 30, 63, 56 et 44 pieds de longueur, respectivement, se produisirent dans l'ouvrage de protection de la grève. Dans le cours de l'exercice 1894-95, ces brèches ont été fermées et la reconstruction de la pile du large a été commencée, le montant dépensé durant l'exercice se chiffrant par \$624.08.

JETÉE DE CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, dans le comté de King, (connue dans la localité sous le nom de jetée de Newport), est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, à cinq milles en aval du pont de Cardigan, (tête de la navigation et station sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard).

La jetée a 38 pieds de longueur, et comprend une culée de 7 piles longues de 19 à 26 pieds, avec travées de 14 à 26 pieds; sa largeur varie de 23 à 25 pieds, sauf la pile extérieure qui mesure 32 pieds de large. Tout l'ouvrage est construit en bois d'équarrissage à parements jointifs et rempli de fascines, de pierres et d'argile. Les deux piles et les deux travées du large sont recouvertes d'un tablier. Cette construction, étant ancienne, a nécessité de grandes réparations depuis que le département en a pris possession en 1884.

En 1894-95, de légères réparations ont été faites au tablier. Dépenses, \$6.20.

JETÉE DE PINETTE.

La jetée de Pinette, dans le comté de Queen, est située du côté sud du chenal de la rivière Pinette, immédiatement en aval et à angle droit avec le pont de Pinette, avec lequel elle est raccordée par une travée de 28 pieds de longueur. Cette jetée a une longueur de 120 pieds et une largeur de 28, et sa façade baigne dans 8 pieds d'eau à mer basse. Elle est construite en parements en bois carré maintenus par des longuerines recouvertes d'un tablier.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$100 a été dépensée à renouveler le tablier en partie.

RUSTICO.

Rustico est situé dans le comté de Queen, presque à mi-chemin entre le cap du Nord et la pointe de l'Est. C'est le poste de pêche le plus important sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard.

De 1881 à 1884, le ministère a fait construire des brise-lames de chaque côté de l'entrée du port de Rustico, dans le but de concentrer la force du courant de reflux sur la barre extérieure, de façon à miner le sable et à obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau sur cette barre. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau sur la barre a été augmentée de 3 à 4 pieds, ce qui, ajouté à l'ancienne profondeur, donne, à l'heure qu'il est, à marée basse, de 8 à 9 pieds d'eau et, à marée haute, de 11 à 12 pieds.

Le brise-lames du côté nord de l'entrée est le plus important. Il avait primitivement 1,240 pieds de longueur, mais il a été assailli par les tempêtes jusqu'en 1893, une longueur de 120 pieds ayant été emportée, et une autre longueur de 150 pieds du côté du rivage ayant été sérieusement avariée. Ces avaries ont été réparées en 1883-84.

Un contrat a été passé, le 12 mars 1895, pour la construction au large d'une pile de 30 x 60 pieds et pour l'élargissement et l'exhaussement des 140 pieds adjacents. Les travaux ont été commencés au milieu de mai 1895, et à la clôture de l'exercice ils étaient terminés dans la proportion d'à peu près un tiers.

PORT DE SOURIS.

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

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi aux cabotiers et aux bateaux de pêche un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds (dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local; mais comme il repose en eau profonde (de 18 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Le taret exerce beaucoup de ravages dans ces parages, et la pierre à lester que l'on trouve sur l'île n'est pas d'une nature durable.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$1,104.62 a été dépensée à reconstruire sur une longueur de 50 pieds la façade donnant sur la mer; à lester et à recouvrir 100 pieds de la partie du brise-lames construite par le gouvernement local, et à faire diverses réparations au reste de la construction.

JETÉE DE STEPHEN.

Cette jetée, qui se trouve dans le comté de King, sur la rivière Montague, est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884-85. C'est la seconde jetée du côté sud du pont de Montague, tête de la navigation sur la rivière Montague qui se jette dans la baie de Cardigan.

La jetée se compose de deux ailes, éloignées l'une de l'autre d'environ 50 pieds, se prolongeant du rivage jusqu'au bord du chenal où se trouve un corps principal qui offre une façade de 100 pieds. Les ailes mesurent respectivement 90 et 150 pieds de long, construites en bois carré à joints clos, et l'espace est rempli de fascines, de pierre et de gravier; la tête de la jetée est formée de chevalets qui supportent les longuerines et le tablier.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$35 a été employée à remplir solidement avec de la pierre l'espace compris entre la tête de la jetée et l'aile orien-

Travaux Publics.

tale, les longuerines et les planches qui couvrent cet espace ayant cédé par suite de vétusté.

JETÉE DE LA BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie se trouve dans le comté de King, du côté sud de la baie Sainte-Marie (qui forme la partie méridionale de la baie de Cardigan), et à environ 7 milles au sud de Georgetown, chef-lieu du comté de King. Elle a 407 pieds de long, 21 pieds de largeur sur une distance de 310 pieds, l'extrémité du large mesurant sur une longueur de 97 pieds de 28 à 29 pieds de largeur, et se compose d'une culée et de 7 piles avec travées. Les piles sont construites en bois équarri et à parements jointifs.

Dans le cours de l'exercice 1849-95, la somme de \$500 a été dépensée à entourer de pilotis jointifs les deux piles du large, à poser de nouvelles défenses à la construction et à réparer la chaussée.

ILES DE BOIS.

Les Iles-de-Bois sont situées sur le détroit de Northumberland, à environ 15 milles à l'ouest du cap à l'Ours. Elles sont au nombre de deux, et s'étendent parallèlement à la côte, dont elle se trouvent éloignées d'environ un demi-mille. Elles sont reliées ensemble par une petite plage de sable et par une autre plage s'étendant de l'extrémité ouest de l'île occidentale jusqu'au continent. Ces plages ont une longueur totale de près d'un mille et entourent un étang mesurant à peu près 300 acres de superficie et ayant son issue au coin sud-est.

Cet étang n'est pas assez profond pour être accessible même aux barques. Afin de permettre aux barques et aux navires d'un faible tonnage de trouver un abri dans ces parages, le gouvernement local fit construire à l'est des barres de sable et parallèlement à la côte, une jetée de 2,530 pieds de longueur, de diverses hauteurs et épaisseurs, établie sur une fondation de fascines et de pierre et pourvue d'une superstructure en pièces de bois posées à encaissement. On s'attendait que la marée en sortant de l'étang minerait peu à peu les bancs de sable et que le chenal ainsi formé se creuserait graduellement, mais il n'en fut pas ainsi.

En 1878-79, le ministère fit construire un brise-lames de 350 pieds de longueur du côté ouest de l'entrée, et dans le cours de la même année on essaya de creuser le chenal le long du brise-lames oriental; mais les travaux durent être abandonnés.

Entre les années 1880 et 1885, la somme de \$8,871.16 a été dépensée à prolonger le brise-lames occidental, et dans le cours de l'année 1886, la somme de \$1,000 a été dépensée à réparer le brise-lames oriental. Au mois de décembre 1893, un contrat a été passé pour la reconstruction et la réparation du brise-lames oriental, et, à la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux était terminé.

Le 30 novembre 1894, les travaux ont été terminés à la satisfaction du ministère. La profondeur de l'eau a déjà augmenté de 2 pieds, et tout indique qu'elle augmentera encore sans qu'il soit nécessaire de draguer.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BAIE SAINT-PAUL.

La baie Saint-Paul se trouve sur la rive septentrionale du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 60 milles à l'est de Québec.

Au cours de l'hiver dernier, un contrat a été passé pour la construction d'une annexe au quai, de 100 pieds de longueur et 30 pieds de largeur. Les travaux ont été commencés dans les premiers jours de mai, et, le 30 juin, ils étaient presque à moitié terminés.

Dans le cours des mois d'août et de septembre derniers, le doublage du coin extérieur de la pile isolée a été renouvelé, 18 pièces d'orme de 10 pouces carrés et de 30

pieds de longueur ayant été employées à cette fin ; les pièces de parement, qui avaient été brisées par la glace du côté oriental, ont été réparées et doublées avec des planches d'orme de 5 pouces ; la partie intérieure de la pile a été exhaussée et nivelée, des longuerines y ont été ajoutées, et le planchéage du sommet a été renouvelé sur toute la longueur de la pile, 200 pieds ; les lisses ont été renouvelées et 4 toises de pierre à lester ont été déposées dans la pile pour remplacer le remplage qui s'était échappé par les brèches produites par la glace. Environ 150 pièces de doublage ont été aussi remplacées du côté occidental et à l'extrémité de terre. Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté \$1,464.60.

Les grandes mers montent de 20 pieds et les petites de 13 pieds.

CACOUNA.

Cacouna se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive méridionale du fleuve Saint-Laurent. Le village est situé à 3 milles au nord de la ligne du chemin de fer Intercolonial et à 5 milles à l'est de la pointe de la Rivière du Loup.

Il y a trois ou quatre ans, une pile isolée d'une longueur de 103 pieds, d'une largeur de 24 pieds et d'une hauteur de 17 pieds à l'extrémité du large et de 16 pieds à l'extrémité de terre, a été prolongée vers le rivage. L'annexe ajoutée mesure 60 pieds de longueur, 22 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur. Elle est bâtie en bois équarri et doublée d'un bout à l'autre de planches d'épinette de trois pouces. Les angles des coins sont protégés avec des planches d'orme de quatre pouces et des liens en fer de 4 pouces sur $\frac{3}{8}$ de pouce. Des défenses en orme ont été posées des deux côtés à des intervalles de 8 pieds. En outre, le doublage de l'ancienne construction a été complété jusqu'au sommet, la façade du large a été aussi doublée sur toute sa surface, et des défenses en orme ont été posées là où c'était nécessaire. Le coin du sommet a été exhaussé de 5 pouces.

Les dépenses se sont élevées à \$1,957.42.

CAP DE LA MADELEINE.

La paroisse du Cap de la Madeleine se trouve dans le comté de Champlain, sur la rive septentrionale du fleuve Saint-Laurent, à 3 milles en aval de Trois-Rivières.

Depuis 1887, année où le gouvernement a fait construire un quai ici, le trafic entre le Cap de la Madeleine et Trois-Rivières a beaucoup augmenté par eau. Des bateaux font le service entre la paroisse du Cap et Nicolet, Gentilly et Champlain. Au mois de septembre 1894, un contrat fut passé avec M. L.-E. Normand pour la construction d'une annexe au quai de cet endroit et pour l'exhaussement de l'ouvrage, moyennant le prix de \$2,800.

Les travaux ont été terminés dans le cours du dernier exercice. L'annexe consiste en une pile de 40 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 19 pieds 6 pouces de hauteur. L'ancienne partie du quai a été portée à la hauteur de la nouvelle pile, les lisses et longuerines ont été remplacées en partie et le tablier a été refait à neuf.

La surface du quai mesure maintenant 87 pieds de front (indépendamment du brise-lames) sur 22 pieds 6 pouces de largeur, avec un débarcadère de 11 pieds de large. La surface de l'abord a 250 pieds de long sur 23 pieds 6 pouces de large. La hauteur de la pile du large est de 14 pieds 6 pouces au-dessus du niveau des eaux basses, et le fondement de cette pile baigne dans 5 pieds d'eau.

Les travaux ont été commencés le 8 octobre 1894 et terminés le 22 janvier 1895, suivant les plans et devis ; les dépenses totales s'élèvent à \$2,837.75.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, situé dans le comté de ce nom, est à la tête de la navigation sur la rivière Saguenay, 71 $\frac{1}{2}$ milles en amont de Tadoussac.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, le doublage (152 x 21 pieds) de la partie extérieure de la tête du quai a été enlevé et remplacé.

Travaux Publics.

Il a été posé du doublage en pièces d'épinette rouge de 6 pouces ainsi que 50 x 25 pieds de planchéage, et les entrepôts sur le quai ont été peints et réparés. Dépenses totales, \$1,993.27.

ÉTANG-DU-NORD.

L'Étang-du-Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules, une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île en question a une forme irrégulière et mesure environ $7\frac{1}{2}$ milles de longueur sur $4\frac{1}{2}$ de largeur. La côte présente des criques et des anses assez poissonneuses. Le principal poste de pêche dans ces parages se trouve à l'Étang-du-Nord. Dans les criques et les anses dont je viens de parler l'eau a une profondeur de 3 à 5 pieds à marée basse, et les bateaux peuvent s'y abriter en toute sûreté.

En 1894-95, la somme de \$1,999.90 a été dépensée à acheter des matériaux, tels que pièces de doublage en bois d'ûr de 13 et 15 pieds de longueur sur 6 pouces d'épaisseur et 12 pouces en moyenne de largeur, fer en barre, etc. On a fait venir le tout de Pictou, et les dépenses de ce chef se sont montées à \$881.26.

La somme de \$1,118.64 a été appliquée pour la main-d'œuvre, y compris le sautage et le transport d'à peu près 82 toises de pierre à lester dont on avait besoin.

Les pièces de parement du talus de la construction avaient été avariées par la glace, et il a fallu les remplacer sur une étendue de 86 pieds, l'intérieur ayant été en même temps renforcé avec des entretoises, de la pierre et de la charpente. On a réparé le talus sur une longueur de 113 pieds en remplaçant les pièces de doublage en bois mou (qui étaient endommagées) par des pièces de bois dur de 6 pouces et 13 et 10 pieds de longueur, bien assujéties avec des boulons en fer de $\frac{7}{8}$ et $\frac{3}{4}$ de pouce.

GRANDES-BERGERONNES.

A Grandes-Bergeronnes, on a amélioré le chenal de la rivière sur une longueur de $\frac{1}{2}$ mille et une largeur de 50 pieds en faisant sauter et en enlevant de gros cailloux et d'autres obstacles à la navigation.

Le montant dépensé a été de \$299.94.

GRANDE-DÉCHARGE, LAC SAINT-JEAN.

A la Grande-Décharge, 17 milles de Roberval, le ponton flottant d'Island House a été transféré au gouvernement et \$500 ont été dépensés à y ajouter une annexe de 40 x 20 pieds.

ILE VERTE.

Sur la rive méridionale du Saint-Laurent, à 17 milles à l'est de la pointe de la Rivière-du-Loup et à un mille au nord de la ligne du chemin de fer Intercolonial, se trouve le village de l'Île Verte, comté de Témiscouata.

Vis-à-vis le village et à 3 milles de la rive est une île aussi appelée Ile Verte; environ 100 personnes y demeurent. Le quai qui a été construit ici est très utile pour les habitants de la localité; il a une longueur de 1,750 pieds.

En 1893-94, la pile du large a été planchée et les côtés du nord et de l'est ont été doublés en orme. Dans le cours du dernier exercice, les côtés de l'ouest et du sud ont été doublés et d'autres travaux ont été exécutés au prix de \$922.91.

La pile du large est maintenant dans de bonnes conditions de solidité.

RÉGION DU LAC SAINT-JEAN.

Des bouées ont été posées sur une distance de 25 milles dans la rivière Mistassini, sur une distance de 15 milles dans la rivière Asshouapmouchouan et sur une distance de 5 milles dans la rivière Peribonka.

Ces rivières se jettent toutes dans le lac Saint-Jean.

Le montant dépensé a été de \$500.

MATANE.

Le village de Matane, comté de Rimouski, se trouve sur les deux côtés de la rivière Matane, laquelle se jette dans le Saint-Laurent sur la rive méridionale.

Ce village est éloigné de 30 milles de la station du Petit-Métis, point le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer Intercolonial; sa distance de Québec est d'environ 240 milles.

Le ministère a fait construire deux quais ici : un à l'extrême embouchure de la rivière Matane, l'autre à près d'un quart de mille dans le haut de la rivière. Dans le cours de l'exercice 1894-95, le premier de ces quais a été en partie réparé.

Ce quai est construit sur la rive occidentale de la rivière Matane. Il a 500 pieds de longueur et 23 pieds de hauteur sur son côté du large, qui était autrefois protégé par des pieux enfoncés dans l'argile et assujétis au quai. Ces pieux ont été brisés par la glace et sont presque tous disparus. Les angles des coins des piles, n'étant pas protégés, ont été sérieusement avariés. Dans le cours de l'exercice, on a réparé les piles et renouvelé les pieux sur une longueur de 400 pieds; diverses autres réparations ont été aussi effectuées. Les grandes mers montent de 12 pieds.

Dépenses, \$998.33.

MALBAIE.

La Malbaie est située sur la rive septentrionale du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 85 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois de septembre, les pièces de parement qui avaient été brisées par la glace du côté occidental de l'annexe du quai de cet endroit, ont été réparées et ce côté a été protégé davantage avec un doublage de pièces d'épinette de 5 pouces.

Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté \$100.10.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle est le chef-lieu du comté de Bonaventure et se trouve sur la rive septentrionale de la baie des Chaleurs, à 65 milles de Campell'own, N.-B.

On a renouvelé 700 pieds du tablier du quai de cet endroit avec des madriers de 3 pouces.

1,050 pieds (mesure de planche) de madriers de 2 pouces ont été employés à recouvrir la chaussée de l'ancienne construction sur une longueur de 96 pieds et une largeur de 12 pieds.

Le tablier de l'annexe construite en 1890, qui était en mauvais état, a été réparé, et 80 pieds de pièces de protection ont été posés au-dessus des lisses pour empêcher les marchandises de tomber en bas de la jetée.

D'autres menues réparations ont été effectuées çà et là pour prévenir les accidents.

Dépenses, \$111.15.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Petite Rivière Saint-François se trouve sur la rive septentrionale du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 10 milles à l'ouest de la Baie Saint-Paul et à 50 milles à l'est de Québec.

Dans le cours de novembre dernier, on a enlevé une partie des cailloux encombrant le chenal fréquenté par les goélettes qui entrent dans la baie à eaux hautes.

L'ouvrage a été fait à la journée et a entraîné une dépense de \$101.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites de 13 pieds.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, est situé dans la baie des Chaleurs, à 50 milles de Percé.

Travaux Publics.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, on a porté la pile érigée en 1890 à la hauteur primitive de la jetée antérieurement construite.

Cette pile (50 x 75 pieds) avait tellement tassé qu'il a fallu la reconstruire en partie.

Du doublage en bouleau noir a été posé tout autour de l'ouvrage. La hauteur du tablier, au-dessus du niveau des grandes marées de juin, n'est que de 5 pieds 6 pouces ; mais une lisse de 12 x 12 pouces a été posée pour mieux protéger la construction contre les vagues.

Les dépenses ont été limitées au crédit de \$1,000.

QUAI DE LA REINE, QUÉBEC.

Dans le cours du dernier exercice, 3 poteaux d'amarrage et 2 défenses en orme ont été posés sur le quai.

Dépenses, \$58.52.

RIVIÈRE DU LIÈVRE, PETITS RAPIDES.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire sur cette rivière se trouvent près des Petits Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse a 150 pieds de longueur entre les portes, et 31 pieds de largeur, la chute étant de 13 pieds 9 pouces à eau basse.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, la somme de \$262.95 a été dépensée à construire une jetée de protection en amont de la culée occidentale du barrage.

RIVIÈRE DU SUD.

La ville de Montmagny est située dans le comté du même nom, le long de la ligne du chemin de fer Intercolonial, à 40 milles à l'est de Québec. C'est un endroit prospère avec une population d'à peu près 4,000 habitants.

Du sud-ouest au sud-est la ville est traversée par la rivière du Sud. La glace et le courant avaient rongé les rives, surtout du côté du sud-est, où le chemin public avait été en partie emporté.

Pour prévenir de nouvelles avaries, un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage de protection. Les travaux furent commencés au mois de décembre 1894 et terminés dans le cours du mois de mai 1895.

L'ouvrage consiste en un mur de pierre d'une longueur de 330 pieds et d'une épaisseur de 7 pieds à la base, allant en diminuant jusqu'au sommet où l'épaisseur est de 5 pieds. Ce mur a une hauteur moyenne de 7 pieds. Il part d'un point près du pont du chemin de fer Intercolonial et s'étend vers le sud parallèlement à la rive du côté sud-est. La maçonnerie est en granit et en marbre sec et repose sur un fond dur de sable et de cailloux. Le blocage intérieur se compose de pierres cassées. Deux conduits voûtés ont été construits pour permettre à l'eau de s'écouler des terrains voisins.

Dépense, \$4,966.

RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Cette rivière coule dans une direction sud et se jette dans le Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

De son embouchure aux Grandes Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable à cause des chutes et des rapides nombreux qui se suivent sans interruption ; mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 66 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui tirent moins de deux pieds six pouces d'eau.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation se trouvent aux hauts-fonds de la Mékinac, de la Pointe à Tom, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel, près des Grandes Piles.

On a établi des amers et posé des bouées pour indiquer le meilleur chenal aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque. On a aussi creusé le chenal sur les hauts-fonds de Mékinac, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel.

Le 13 septembre 1894, le bateau de M. Ritchie ne pouvait pas passer sur le haut-fond de Mékinac; le niveau de l'eau était alors de 4.5 pieds aux Grandes Piles, et à la fin de septembre, l'eau avait baissé à 3.4 pieds. Le haut-fond en question a été creusé de manière à donner 5 pieds d'eau.

Trente-neuf amers ont été établis sur le bord de la rivière pour indiquer le chenal, et 71 bouées ont été maintenues pendant la saison de la navigation pour indiquer le meilleur chenal aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque.

Le creusage a été tout fait avec des pelles, et les matières enlevées (surtout du gravier et de petites pierres) ont été déposées sur les estacades et ensuite jetées dans la rivière en dehors du chenal.

A l'ouverture de la navigation, en juin dernier, le nombre des amers a été porté à 57, et 63 bouées ont été posées pour indiquer le meilleur chenal aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque.

Dépenses, \$2,832.55.

ROBERVAL.

Roberval est situé sur le lac Saint-Jean, à 190 milles au nord de Québec.

Un caisson de 50 pieds de long, 21 pieds de large et 26 pieds de haut a été érigé à l'extrémité nord-est du quai de cet endroit et pourvu de 15 défenses en épinette rouge. Cinq poteaux d'amarrage ont été posés. Un débarcadère a été construit à l'extrémité du caisson.

Le chenal de la Ouatchonamiche a été creusé et élargi, 2,750 verges cubes de terre et à peu près 60 cailloux de diverses grosseurs ayant été enlevés.

Les dépenses pendant l'exercice se sont montées à \$4,200.31.

SAINT-JEAN, ÎLE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, comté de Montmorency, se trouve sur la rive méridionale de l'île d'Orléans, et est éloigné de sept milles de Saint-Laurent.

Dans le cours du dernier exercice, la partie du large de la jetée de cet endroit a été reconstruite sur une longueur de 207 pieds et une profondeur de 8 à 9 pieds. Une autre partie de la construction a aussi été renouvelée sur une profondeur de 5 pieds 9 pouces du côté occidental, et de 3 pieds à 5 pieds 9 pouces du côté oriental, et sur une longueur de 150 pieds.

Les parements sont en pin de sciage de 12 x 12 et 12 x 14 pouces, et les tirants et les longuerines sont en pin brut de 10 x 11, 11 x 12 et 12 x 12 pouces et en cèdre plat et carré. On ne s'est servi que de pin, de pruche et de cyprès ou épinette noire pour le planchéage et le doublage.

Seize poteaux d'amarrage et six longues défenses en orme ont été posés sur la pile de l'extrémité du large.

Le phare a été démoli et reconstruit sur une nouvelle fondation. Les cales, à l'est, au centre et à l'ouest, ont été réparées.

Voici les matériaux qui ont été employés :—

Planches de pin de 3 pouces.....	13,061	} M.P. 49,124
do pruche de 3 pouces.....	13,513	
do cyprès de 3 pouces.....	22,550	
Bouleau noir de 3 pouces.....	6,800 pds.	M.P.
Orme (doublage et défenses).....	6,108	do
Cèdre carré et plat.....	3,178	pds lin.
Pin de sciage, 12 x 12 et 12 x 14 pouces.....	7,800	pds cubes
Pin brut 10 x 13 jusqu'à 12 x 12½.....	5,644	pds lin.

Travaux Publics.

A la clôture de l'exercice, on était à doubler le côté oriental avec des pièces de bois dur, de pin et de cyprès, et à réparer la cale occidentale (partie inférieure). Les travaux ont été exécutés avec soin, et si l'on tient compte de la main-d'œuvre considérable qu'ont exigée les ouvrages de démolition, le coût par verge cube est très raisonnable.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent se trouve sur la rive méridionale de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, à 10 milles à l'est de Québec.

Dans le cours des mois d'août dernier, 75 madriers du tablier du quai de cet endroit ont été renouvelés et une rampe a été construite à partir de la pile du large jusqu'à l'ancien quai.

Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté \$56.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites de 13 pieds.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel est situé sur la rive méridionale du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Bellechasse, à 15 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois de septembre et d'octobre, le planchéiage du sommet du quai de cet endroit a été renouvelé sur une longueur de 326 pieds; les longuerines et les planches de la cale ont été remplacées, et le côté nord-est du quai a été doublé avec des planches de 3 pouces sur une longueur de 270 pieds et une hauteur moyenne de 20 pieds. Des défenses ont aussi été remplacées.

Les travaux ont été exécutés à la journée et ont entraîné une dépense de \$302.23.

Les grandes mers montent de 20 pieds et les petites de 13 pieds.

RIVIÈRE TOULADIE.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmundston, Nouveau-Brunswick. Le lac Témiscouata communique avec la rivière Touladie, qui est considérée comme une branche de la Madawaska.

En 1893-94, on a amélioré le chenal dans la Touladie. Dans le cours de l'exercice 1894-95, le chenal a encore été amélioré et le chemin de halage a été terminé.

Les bateaux longs peuvent maintenant entrer dans le lac Touladie, chose qui était impossible auparavant à cause des cailloux et des autres obstacles qui se rencontraient.

Après que le chemin de halage eut été terminé, on a fait sauter quelques rochers à la petite chute, distance d'un demi-mille du lac Touladie.

Les dépenses se sont montées à \$386.45.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, dans le comté de Témiscouata, est un village situé sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, à 25 milles en aval de la Rivière-du-Loup. Les terres dans le voisinage sont fertiles et c'est un endroit florissant.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, les améliorations et réparations suivantes ont été faites au quai de cet endroit:

Vers le centre de la jetée, il y avait de chaque côté des ouvertures par où les vagues et la glace s'introduisaient, ce qui causait une forte tension sur le tablier. Ces ouvertures, qui se rencontraient sur une longueur de 105 pieds, ont été fermées, et le tablier a été prolongé.

Les navires ont maintenant plus de place pour amarrer, et les voitures plus d'espace pour circuler. Le quai, sur une longueur de 400 pieds à partir du rivage, n'a que 18 pieds de largeur. Comme c'était dangereux, on a fait construire des

garde-fous des deux côtés sur une longueur de 350 pieds. Deux cents planches d'épINETTE ont été employées à réparer le tablier. On a augmenté le lest de plus de 200 charges de pierre et on a fait sauter des rochers dangereux près de la tête de la jetée. Les grandes mers montent de 16.5 pieds.

Les dépenses se sont chiffrées par \$998.89.

ÉCLUSE D'YAMASKA, 1894-95.

La rivière Yamaska traverse le comté d'Yamaska et se jette dans le Saint-Laurent à 8 milles en aval de la ville de Sorel, sur la rive méridionale du lac Saint-Pierre. L'écluse, qui se trouve à environ 4½ milles du débouché de la rivière, a été tenue en bon état tout l'été. Elle a été ouverte le 21 avril et fermée le 18 novembre, et pendant cet espace de temps 282 navires ont passé : soit 168 steamers, 66 goélettes et chalans et 58 petits bateaux de diverses dimensions.

Le 17 août 1893, les règlements concernant l'écluse ont été mis en vigueur. Pendant la saison de navigation, en 1894, les recettes se sont élevés à \$281.37, soit une moyenne d'un peu moins de \$1 pour chaque fois que l'écluse a été ouverte durant l'été.

Le 10 septembre 1894, on constata qu'une brèche considérable s'était produite dans le caisson, à l'extrémité orientale du barrage. Cette brèche fut bouchée avec des sacs de sable et de la pierre.

Les dépenses totales se sont montées à \$616 pour le personnel et à \$396.30 pour l'entretien et les réparations : en tout \$1,012.30.

PROVINCE D'ONTARIO.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington traverse la plage de Burlington et relie le lac Ontario à la baie de Burlington.

Des réparations considérables ont été faites à la jetée orientale, qui s'était affouillée sous l'action des hélices des steamers qui y accostent pour débarquer et embarquer des passagers.

BAIE DE DYER.

La baie de Dyer est située sur la rive orientale de la baie Georgienne, comté de Bruce, circonscription nord, à environ 50 milles au nord de Wiarton. A la dernière session du parlement, une somme de \$3,500 fut votée pour la construction d'un débarcadère en cet endroit. Des plans et devis furent préparés le 25 août, et l'entreprise fut adjugée à M. David Porter, de Wiarton, moyennant le prix de \$3,500. Les travaux furent tout de suite commencés et la construction fut terminée le 7 septembre. Le débarcadère a 210 pieds de longueur et 20 pieds de largeur; il comprend un abord de 70 pieds de long, 2 caissons de 25 x 20 pieds et un autre caisson, au large, de 30 x 20 pieds, avec trois travées de 20 x 20 pieds pontées. Les dépenses totales de ce chef se sont montées à \$3,219.15.

GODERICH.

Goderich se trouve dans le comté de Huron, sur la rive orientale du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia, 60 milles de London et 44 milles de Stratford. Population, 4,000 âmes.

Le 20 avril 1893, MM. Brewder et McNaughton, d'Ottawa, furent chargés de prolonger la jetée septentrionale de cet endroit de 410 pieds et la jetée méridionale de 110 pieds; ils furent aussi chargés de faire les excavations voulues. Les travaux furent commencés au mois de mars dernier et poussés avec activité. Le 7 novembre tout était terminé.

Les dépenses, jusqu'à la clôture de l'exercice finissant le 30 juin 1895, se sont montées à \$6,919.

Travaux Publics.

PORT DE KINGSTON.

Kingston, comté de Frontenac, se trouve à l'extrémité inférieure du lac Ontario, à 172 milles en amont de Montréal et à 43 milles en aval de Brockville.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, on a enlevé 1,978 verges cubes de roc sur le haut-fond de la pointe Frédéric.

Les allèges ont été réparées dans le cours du printemps, et les dépenses totales pendant l'exercice se sont élevées à \$5,769.04.

KINGSVILLE.

Kingsville se trouve dans le district électoral d'Essex-sud, sur la rive septentrionale du lac Érié, à environ 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit. C'est une station sur la ligne du chemin de fer de Détroit, Essex, et lac Érié.

On fut autorisé à employer une somme de \$400 à faire les réparations nécessaires au débarcadère de cet endroit.

Les travaux furent commencés le 22 août et terminés le 16 septembre. A la clôture de l'exercice finissant le 30 juin 1895, les dépenses totales se chiffraient par \$394.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le canton de Sydenham, comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Sydenham. C'est le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique (division de Toronto, Grey et Bruce) et de la ligne des steamers de la Compagnie du Pacifique sur les lacs d'en haut; c'est aussi le terminus de l'embranchement du chemin de fer du Grand-Tronc (division de la baie Georgienne et du lac Érié.)

A la dernière session du parlement, la somme de \$5,000 fut votée pour continuer les creusages du "nouveau chenal." Les travaux furent commencés le 18 août, et, le 15 octobre, le crédit était dépensé. Le dragueur fonctionna 586 $\frac{3}{4}$ heures et enleva 23,040 verges cubes de matières. Les frais de dragage et d'inspection se sont montés à \$4,988.10.

Le 19 octobre dernier, un contrat fut passé avec MM. Porter et Canon, de Wiarton, pour la construction d'un revêtement en avant de l'esplanade, du côté ouest du port, moyennant le prix de \$18,638. A la dernière session du parlement, la somme de \$10,000 fut votée à cette fin. Les travaux furent commencés au mois de mai, et, le 30 juin dernier, ils étaient fort avancés. On s'attend à ce que tout sera terminé dans les premiers jours du mois de juillet prochain.

PORT-ALBERT.

Port-Albert se trouve à l'embouchure de la crique des Neuf Milles, sur la rive orientale du lac Huron, à 11 milles au nord de Goderich, dans le canton d'Ashfield, comté de Huron.

A la dernière session du parlement, la somme de \$10,000 fut votée de nouveau pour le prolongement des jetées de cet endroit. On fut autorisé à faire exécuter les travaux à la journée et à prolonger la jetée septentrionale de 200 pieds. Pendant l'hiver, deux caissons furent construits et mis en place à travers la glace, et, au printemps, la superstructure fut érigée. A la fin du mois de mai, tout était terminé.

Les dépenses jusqu'à la clôture de l'exercice finissant le 30 juin 1895 ont été comme suit:—

Construction d'une annexe à la jetée septentrionale, de 200 pieds de long et 20 pieds de large; matériaux, main-d'œuvre et inspection.....	\$5,689 93
Excavation pour les caissons et dragage dans le port...	3,441 25
Total.....	\$9,131 18

PORT-ROWAN.

Port-Rowan est situé sur la rive septentrionale du lac Erié, à 21 milles de la ville de Simcoe, dans le comté de Norfolk.

Pour renforcer le débarcadère de cet endroit, on a rempli les deux caissons du large avec du coffrage. Dépenses, \$1,143.16.

RONDEAU.

Rondeau se trouve sur la rive septentrionale du lac Erié, à 140 milles à l'ouest de Port-Colborne. C'est un port de refuge.

On fut autorisé à dépenser la somme de \$100 pour réparer la partie de la jetée servant de débarcadère. Le 23 novembre, ce montant se trouvait tout dépensé. Une autre somme de \$600 fut allouée pour faire les réparations nécessaires aux jetées. Les travaux furent repris dans le cours du printemps et poussés avec activité.

Les dépenses, jusqu'à la clôture de l'exercice finissant le 30 juin 1895, se sont montées en tout à \$600.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte-Marie, chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie, qui relie ensemble les lacs Huron et Supérieur.

On fut autorisé à dépenser à même le crédit général pour " les ports et rivières, Ontario " une somme n'excédant pas \$300 pour réparer le débarcadère de cet endroit.

Les travaux furent commencés le 28 août et terminés le 29 septembre. Trente-deux pieux furent enfoncés pour supporter les poutres du tablier; des planches de 3 pouces ont été posées au tablier, etc.

Dépenses pendant l'exercice jusqu'au 30 juin 1895, \$297.

SOUTHAMPTON.

Southampton se trouve sur la rive orientale du lac Huron, dans le comté de Bruce, et c'est le terminus de la division Wellington, Grey et Bruce du chemin de fer du Grand-Tronc.

A la dernière session du parlement, la somme de \$1,000 fut votée pour réparer le brise-lames et les jetées de cet endroit.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive occidentale de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière des Castors, dans le comté de Grey, circonscription est, à 13 milles à l'ouest de Collingwood.

A la dernière session du parlement, la somme de \$2,500 fut votée pour achever de réparer le débarcadère de cet endroit. Les travaux furent commencés au cours du mois de septembre et poussés avec activité. A la fin de l'exercice, le crédit alloué était tout dépensé. Le débarcadère est maintenant en très bon état.

PORT DE TORONTO—TRAVAUX A L'ENTRÉE DE L'EST.

Les travaux à l'entrée de l'est, qui furent commencés en 1889, se composent de la construction d'une charpente en coffrage de 1,650 pieds de longueur érigée dans le but de fermer partiellement l'ouverture orientale à partir de l'île du Pêcheur (*Fisherman's Island*) jusqu'au nouveau chenal de l'est qui sera pratiqué par la construction de deux lignes de charpentes en coffrage, longues respectivement de 2,400 pieds et de 2,280 et à 400 pieds l'une de l'autre, et en draguant entre ces deux lignes à une profondeur de 16 pieds à eau basse.

Travaux Publics.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, 4 caissons de 30 pieds de largeur ont été enfoncés du côté ouest du chenal; et un autre caisson, de 40 pieds de large, a été établi du côté est, ce qui fait un total de 58 caissons enfoncés jusqu'aujourd'hui.

Mille sept cent cinquante pieds linéaires de superstructure ont été construits, soit un total, jusqu'à cette date, de 5,510 pieds linéaires. 78,748 pieds (mesure de planche) de planchéage ont été posés; 17,155 verges cubes de pierre ont été déposées dans les caissons et la superstructure; et 107 verges cubes de grosses pierres destinées à protéger la jetée orientale, ont été livrées.

14,970 verges cubes de sable ont été enlevées dans le chenal et sur les emplacements des caissons, soit un total de 667,493 verges cubes d'excavation.

PROVINCE DU MANITOBA.

QUAI DE HUAUSA.

Huusa est situé sur la rive occidentale du lac Winnipeg, à 40 milles au nord de l'embouchure de la rivière Rouge, à 60 milles de la ville de Selkirk, tête de la navigation pour les bateaux du lac, et à 82 milles de la ville de Winnipeg.

Il n'y a pas de village à Huusa. Le district entre Huusa et Gimli est très peu peuplé, de même que le district entre Huusa et la rivière Islandaise.

L'établissement de la rivière Islandaise se trouve à 7 milles au nord-ouest de Huusa par terre, et à 12 milles de cet endroit par eau.

Le village de Gimli est le plus important établissement sur la rive occidentale du lac; sa population est de 300 âmes. Gimli se trouve à 20 milles au sud de Huusa. Un steamer à faible tirant d'eau, l'*Ida*, fait un service régulier entre Gimli et Selkirk pendant la saison de la navigation. Les bateaux tirant plus de 5 pieds d'eau ne peuvent se rendre à Gimli ni à Huusa.

Le 5 mars 1895, un contrat fut passé avec M. Peter McVeigh, d'Ottawa, pour la construction, à Huusa, d'un quai de 360 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet. Ce quai comprendra une construction à encaissement à parements ouverts de 300 pieds et un abord en pierre et en terre de 60 pieds de long et 20 pieds de large au sommet.

Les travaux ont été commencés au cours du mois de juin dernier, et, à la clôture de l'exercice, ils étaient assez avancés.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLUMBIA.

La rivière Columbia prend sa source dans les lacs Columbia, qui se trouvent entre les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au nord du 50° parallèle de latitude nord et un peu à l'est du 116° méridien. Ces lacs sont séparés de la rivière Kootenay, qui coule vers le sud, par un banc de gravier d'un mille et demi de largeur, le niveau des lacs étant d'environ 9 pieds au-dessous de celui de la Kootenay. La rivière Columbia coule dans la direction du nord-ouest jusqu'à la rivière du Canot, un de ses tributaires, et un peu au nord du 52° parallèle, elle se dédouble et se dirige vers le sud, traversant la frontière internationale entre les 117° et 118° méridiens de longitude ouest.

En aval de Golden.—Du 1^{er} juillet au 30 octobre 1894, on continua, à l'aide du dragueur *Muskrat*, à creuser et élargir l'entrée du canal, Lac d'En Haut, et à améliorer le chenal dans le lac de la Vase ainsi que dans le lac Windemere. On creusa aussi les lits du saumon en aval du débouché du lac Windemere.

Par suite de la froideur persistante de la température, l'eau monta très lentement, et ce ne fût que le 3 mai que le dragueur put être mis à flot.

Le but que l'on se propose est d'obtenir une profondeur moyenne, à eau la plus basse, le printemps, de 24 pouces aux endroits les moins creux. A cette fin, on a réglé le cours de la rivière, à son débouché, en réparant le barrage construit il y a

quelques années, et en remplissant le chenal, au débouché de la rivière, de manière à ne laisser qu'une profondeur régulière de 3 pieds à eau basse. On s'est servi du dragueur pour enlever des tas de vase et de sable et pour remplir des trous aux endroits les moins profonds de la rivière. On espère que le fond, une fois rendu plus régulier, sera plus stable. Jusqu'ici l'effet voulu a été obtenu; reste à savoir si les choses continueront toujours ainsi.

Voici un tableau qui indique en détail les travaux de dragage qui ont été exécutés :

Localité.	Du.	Au.	Verges cubes.	Observations.
Creusage et élargissement de l'entrée du canal, Lac d'En Haut.....	3 juillet.....	11 août.....	4,272	Gravier et sable compacts.
Remplissage de trous, etc.....	11 août.....	17 do.....		
Amélioration du chenal du lac la Vase.....	17 do.....	24 do.....	2,418	Vase.
Amélioration du chenal.....				
Lac Windemere.....	25 août.....	29 août.....	890	do
Creusage des lits du saumon.....	30 do.....	31 octobre.....	5,675	Gravier et sable.
do do.....	10 mai.....	30 juin.....	3,532	do do
Total.....			16,787	

Les dépenses se sont montées à \$3,942.88, le coût approximatif du dragage ayant été de 23 centins par verge cube de matières enlevées. Si les travaux n'avaient pas été retardés par la cause que je viens d'indiquer, le coût par verge cube aurait été beaucoup moindre.

En aval de Kootenay.—L'hiver dernier, les travaux ont été repris aux rapides de Kootenay. On a comblé le vide qu'il y avait entre les caissons construits il y a quelques années sur le bord oriental de la rivière pour faciliter le passage des bateaux, en les empêchant d'être entraînés dans les remous lorsqu'ils remontent la rivière. On a aussi prolongé le caisson inférieur. Dépenses, \$2,347.57.

A Revelstoke.—Le 18 février 1895, on commença la construction d'un ouvrage destiné à protéger le bord gauche de la rivière Columbia en aval du pont de cet endroit.

Cet ouvrage consiste en une ligne ininterrompue de matelas en fascines établis sur une distance de 1,600 pieds et s'étendant de la ligne d'étiage à 3 pieds au-dessous du niveau des plus hautes eaux qui se soient encore produites—celles de l'année dernière. Les matelas ont environ 2 pieds de profondeur et sont posés en couches de 8 pouces chacun; ils sont tous entrelacés les uns dans les autres avec du fil de fer galvanisé n° 6 et solidement assujétis ensemble avec des pièces de cèdre et des boulons. Pour donner plus de solidité à l'ouvrage, on a entremêlé avec les fascines une grande quantité de cailloux de grosseur moyenne et on a étendu une couche de roches cassées sur la façade exposée.

Le 16 avril, les travaux étaient terminés dans les conditions voulues. Dépenses, \$7,010.84.

L'ouvrage a soutenu l'épreuve des hautes eaux de cette année d'une manière satisfaisante.

RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser, qui prend sa source à la base des Montagnes Rocheuses, un peu au sud du 53° parallèle de latitude nord, près la passe de la Tête Jaune, coule dans une direction nord-ouest le long de la base des Montagnes Rocheuses jusqu'à quelques milles au nord du 54° parallèle; tournant ensuite vers le sud, elle coule généralement dans cette direction sur une distance d'environ 400 milles jusqu'à un endroit appelé Hope; après quoi elle tourne vers l'ouest et entre dans le golfe de Georgie, à environ 8 milles au nord du 49° parallèle de latitude nord, qui constitue la frontière internationale, et à environ 6 milles à l'ouest du 123° méridien.

Travaux Publics.

La longueur de la rivière Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Bois de Garry.—Dans le cours du dernier exercice, pour empêcher l'ouvrage de protection d'être avarié par les pièces de bois flottant, on a enfoncé des pilotis à travers les matelas à la ligne d'étiage; ces pilotis ont été coiffés et attachés au rivage. Les matelas ont été réparés et des roches ont été distribuées sur la façade exposée entre la ligne d'étiage et le niveau des eaux hautes. Ces travaux ont été exécutés entre le quai de Steves et la pointe de Garry, distance de 800 pieds.

Le 4 juin, un affaissement se produisit à la pointe Garry, sur une largeur d'environ 50 pieds, entre le niveau des hautes eaux et la ligne d'étiage et en arrière de l'ouvrage.

Cette avarie fut immédiatement réparée au moyen de matelas et de pierres. Les ouvrages paraissent être en bon état, et il est tout probable qu'ils suffiront à protéger la rive.

Les dépenses se sont montées à \$2,999,91.

Embouchure de la rivière.—Avant qu'il fût possible, à cause de la crue des eaux, de continuer à prolonger les ouvrages au-delà de la pointe de Garry pour améliorer le chenal à l'embouchure de la rivière, des hommes furent engagés pour charroyer des roches et faire les autres préparatifs nécessaires. On acheva aussi de réparer le quai qui avait été endommagé lors de la crue des eaux.

Le 27 juillet, l'eau se trouvant assez basse, le premier matelas fut mis en place en dehors de la pointe de Garry, et, le 19 octobre suivant, le 35^e matelas fut posé. La rive nord est maintenant protégée sur une nouvelle distance de 1,150 pieds en dehors de la pointe de Garry.

On a rempli les intervalles entre les matelas et réparé les avaries que l'ouvrage avait subies, avec des matelas séparés de diverses formes et dimensions.

Ceux des matelas posés l'année précédente en dehors de la pointe de Garry, qui étaient exposés à être endommagés par les vagues et le bois flottant, ont été protégés au moyens de pilotis qu'on y a enfoncés à la ligne d'étiage. Ces pilotis ont été coiffés et attachés à de petits pieux enfoncés dans le rivage. En outre, des roches ont été posées le long de la façade exposée des matelas.

Lorsque la chose a pu se faire, on a pris des sondages à l'embouchure de la rivière et sur les bancs de sable pour s'assurer des changements effectués par les eaux exceptionnellement hautes de l'année dernière. On a constaté, que de sérieuses modifications s'étaient produites dans la position et l'étendue des barres dans le chenal, et que l'affouillement des rives, surtout de celles de l'île Westham, avait été excessif: résultat immédiat de la crue extraordinaire des eaux, l'été dernier.

Les rives septentrionales de l'île Westham et de l'île McNab ont été considérablement affouillées, tandis que la barre située vis-à-vis s'est étendue en aval, dirigeant le courant contre l'île Westham. Vis-à-vis la pointe de Garry, il y a eu un mouvement très prononcé de la barre vers le large, et tout indique que des chenaux subsidiaires se sont formés vers le sud.

En conséquence de cet élargissement de la rivière à son embouchure, la profondeur de l'eau a beaucoup diminué sur la barre à partir de la bouée rouge n^o 6 vers l'est, à la hauteur de Stevenston.

À l'ouest de la pointe de Garry, du côté nord du chenal, celui-ci a dévié vers le nord. En même temps, la barre plus au large s'est étendue vers le sud-ouest au point qu'il a fallu enlever le marégraphe de sa position au nord de la bouée n^o 6 et le placer au nord de la bouée n^o 4.

Du côté sud, vis-à-vis les bouées numéros 5, 6 et 7, le chenal a dévié vers le sud. L'affaissement de la jetée méridionale en a été le résultat.

Le 21 mars suivant, on commença à construire des ouvrages pour protéger les rives septentrionales de l'île Westham et de l'île McNab. Vu la grande étendue de rivage à protéger et la faible somme disponible, on jugea qu'il était inutile d'essayer de suivre la même méthode que celle qui avait été adoptée pour la protection de la rive à la Pointe Garry, étant donné qu'il était impossible de prévoir à quels endroits particuliers de l'île Westham ou de l'île McNab l'action des eaux se ferait le plus sentir. Il fut décidé (1) que l'on boucherait la fondrière en aval du quai avec des

matelas et que l'on y construirait une aile, et (2) que l'on construirait des ailes variant en longueur entre 100 et 200 pieds à partir du niveau des hautes eaux, toutes protégées en haut et en bas par des matelas. On espérait que ces ouvrages, dans le cas où ils ne pourraient empêcher complètement l'affouillement, serviraient du moins à faire disparaître des pointes de sable nuisibles le long de la rive.

La rivière commença à monter dans les premiers jours du mois de mai, et à s'élever jusqu'à la fin de ce mois. Les eaux restèrent au même point de hauteur jusque vers la fin de juin, alors qu'une seconde crue de la rivière se produisit. La première fois que la rivière monta, les ouvrages le long de l'île Westham ne furent pas endommagés; mais lors de la seconde crue des eaux, les ailes 7, 9 et 11 subirent des avaries. Quelques-unes des pointes de sable longeant la rive disparurent sous l'action de l'eau. Les dommages pourront être facilement réparés si un montant suffisant est alloué. Dans tous les cas, il sera impossible, avec le minime crédit de \$10,000 accordé pour les travaux de l'année courante, de rendre la rive à l'épreuve des hautes eaux de l'année prochaine.

Voici un état détaillé du nombre de matelas enfoncés en dehors de la pointe Garry et le long de la rive nord de l'île Westham.

En dehors de la pointe Garry.

35 matelas de 100 pieds x 25 pieds x 2 pieds 9 pouces.

5½ matelas accessoires.

2 matelas de 100 x 26 x 4 pieds-95 pilotis enfoncés comme guides pour poser les matelas.

Iles Westham et McNab.

13 matelas 100 pieds par 26 pieds par 6 pieds.

2 do 100 do 26 do 2 do

1 do 80 do 26 do 6 do

1 do 70 do 20 do 3 do

2 do 75 do 12 do 1 do

1 do 50 do 26 do 4 do

7 do 50 do 26 do 2½ do

6 do 50 do 26 do 1½ do

1 do 50 do 26 do 3 do

4 do 30 do 26 do 2½ do

33 do 30 do 26 do 1½ do

En sus, 22,000 pieds cubes de fascines ont été préparés pour remplir les interstices dans les matelas et réparer les avaries.

Le coût moyen des matelas de 100 pieds x 25 pieds x 2 pieds 9 pouces, construits et enfoncés entre le 1^{er} juillet et le 30 novembre, y compris tous les matériaux et la main-d'œuvre, ainsi qu'un prix raisonnable pour l'usage de l'outillage, a été de \$281.17.

Les dépenses, pendant l'exercice, se sont élevées à \$29,998.28.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE FRASER.

Conformément aux instructions reçues, on a fait la levée hydrographique de la rivière Fraser dans le but d'obtenir tous les renseignements nécessaires pour permettre de rectifier le cours de la rivière, de protéger les rives et d'empêcher les débordements.

Les opérations furent commencées à Katz Landing, à environ 2½ milles en aval de Hope, station sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à 80 milles en amont de New-Westminster: Après avoir établi et mesuré avec soin une base initiale de 1,300 pieds de longueur, qui représentait à peu près la largeur de la rivière en cet endroit, l'ingénieur qui dirigeait les travaux se mit à fixer des stations trigonométriques le long des deux rives au-dessus du maximum de niveau des eaux hautes

Travaux Publics.

et autant que possible vis-à-vis les unes des autres afin d'obtenir des triangles bien conditionnés. Ces stations furent indiqués par des poteaux en cèdre de 5 pieds de longueur et d'environ 8 pouces carrés, enfoncés dans la terre, ou par des souches d'arbres de cèdre réduites aux mêmes dimensions que les poteaux. Elles furent numérotées à partir de zéro en allant en augmentant, celles sur la rive méridionale ou gauche portant les nombres pairs, et celles sur la rive septentrionale ou droite les nombres impairs. On inscrivit sur le côté de chaque poteau donnant sur la rivière les lettres T. S.; sur le côté suivant, le numéro du poteau; sur le troisième côté, les lettres P.W.D.C.; et sur le quatrième côté, où l'on se proposait d'établir un point de repère, les lettres B.M.

A mesure que l'ingénieur en chef établissait les stations et indiquait les angles, le sous-ingénieur le suivait, mesurant par stades le pays entre les stations et notant dans son livre le caractère du sol et la configuration des rives et des barres, la direction et la vitesse approximative des courants, la nature de la végétation et les espèces de bois dans le voisinage. Dans angles verticaux ont aussi été pris pour déterminer la hauteur des côtes de chaque côté de la vallée. Cette triangulation ou stade a embrassé toutes les fondrières (chenaux subsidiaires) qui se rencontrent dans la rivière.

Les études ont été poursuivies jusqu'à un endroit appelé Popcum, distant par la rivière de $17\frac{1}{2}$ milles du point du commencement des opérations. Cette distance a couvert 23.8 milles de la grande triangulation entre les principales stations trigonométriques, 18 milles de triangulation subsidiaire et 98 milles de triangulation par stade. Chaque fois que la chose a pu se faire, des bases de vérification ont été établies. La correction nécessaire pour la température a été partout appliquée. La méthode qu'on a suivie pour distribuer l'erreur constatée a été la même que celle adoptée dans l'Inde par le département des études topographiques.

Des nivellements ont aussi été pris entre les stations trigonométriques 91 et 9 sur la rive droite et entre les stations 88 et 50 sur la rive gauche. La longueur totale de terrain triangulé a été d'environ 27 milles. On a constaté que la chute de la surface de l'eau sur cette distance était d'environ 2.03 pieds par mille.

Une carte des études faites a été commencée sur une échelle de 400 pieds au pouce, mais à cause du manque de fonds cette carte est restée inachevée.

Les dépenses se sont montées à \$4,894.71.

RIVIÈRE DU CHEVAL-QUI-RUE.

La rivière du Cheval-qui-rue est alimentée par les glaciers et les champs de neige du versant occidental des montagnes Rocheuses, entre les stations de Field et de Golden, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. A Golden, elle joint la rivière Columbia.

Le gouvernement provincial ayant dépensé une forte somme, au delà de \$2,500, à protéger les bords de la rivière du chenal Brant, à Golden, la somme de \$500, votée par le parlement du Canada à cette fin, à la condition que la législature locale contribuerait une somme égale, fut payée au département des terres et des travaux après qu'il eût été constaté que les travaux avaient été exécutés de manière à ne laisser rien à désirer.

Ces travaux ont consisté à protéger les rives des deux côtés en amont de la ville de Golden et à Golden même au moyen de caissons et de matelas, ceux-ci ayant été construits de la même manière que ceux des ouvrages de Revelstoke.

RIVIÈRE KOOTENAY.

La rivière Kootenay prend sa source au cœur des montagnes Rocheuses, un peu au nord du 51° parallèle, à $16\frac{1}{2}$ milles au sud-est de Leancoil, station sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle coule sur une certaine distance dans une direction sud-est, puis tournant vers le sud-ouest, elle passe en deça d'un mille et demi des sources de la Columbia. Au Banc du Canal, elle change encore de direction et traverse la frontière internationale aux Plaines du Tabac, à environ 6 milles à l'ouest du 115° méridien. La Kootenay rentre dans le Canada à Beddington,

à environ 20 milles à l'est du 117° méridien. Suivant ensuite une direction nord, elle s'élargit et borne le lac Kootenay, puis elle coule vers le sud-ouest et joint la rivière Columbia à environ 21 milles au nord de la frontière.

La Kootenay traverse dans tout son cours un pays riche en minerais de toutes sortes, surtout en or et en argent. Dans le cours de l'exercice, on a débarrassé le chenal des chicots et du bois flottant qui s'y trouvaient; on a aussi coupé, sur une distance de 17 milles en aval du Banc du Canal, tous les arbres qui menaçaient de tomber dans la rivière. On a cherché à améliorer la barre Surprise, située à 12 milles en aval du Banc du Canal, en construisant un barrage sur la rive droite. Enfin, on a enlevé des rochers qui, causaient des remous dangereux le long la rive gauche, en aval de la barre Surprise.

On a réussi à améliorer sensiblement le chenal, mais malheureusement le barrage dont je viens de parler était presque terminé lorsqu'il fut avarié par la glace et on ne put le réparer à temps.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 56° et 57° parallèles de latitude nord et entre les 126° et 128° degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54° parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130° degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage intérieur, au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire au confluent des rivières Skeena et Oxtall, à 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau, lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir du mois de mai jusqu'au mois de septembre, jusqu'à Hazelton, poste important de la Compagnie de la Baie d'Hudson établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière.

Une somme de \$4000 a été employée à faire disparaître des chicots qui gênaient les rets pour la pêche du saumon dans les eaux de marée de l'estuaire, et à continuer à enlever des rochers dans le chenal du haut de la rivière pour faciliter la navigation.

Au mois de septembre, le contremaître remonta la rivière jusqu'à Sepkew, à 81 milles en amont de Port-Essington et commença à enlever un banc de roche faisant saillie du côté nord du chenal. Les travaux furent interrompus au mois de novembre par la crue des eaux et la glace. Au mois de février, on se remit activement à l'œuvre. Le 4 mars, l'eau ayant suffisamment baissé, le contremaître remonta la rivière avec ses hommes sur une distance d'environ 25 ou 30 milles et fit disparaître un rocher dangereux à 6 milles à peu près en aval de Tomlinson. Puis on revint à Sepkew et les travaux furent repris en cet endroit. Les dépenses sur cette rivière, dans le cours du dernier exercice, se sont élevées à \$3,980.64.

DRAGAGE.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, on a dragué aux endroits suivants :

Nouvelle-Ecosse.

Près du quai de la compagnie de houille Acadia, Pictou.
Cheticamp.
D'Escousse.
Quai de Dwyer.

Passage Oriental.
Anse du Hareng.
Mabou.
Poulamond.

Rivière du Saumon.
Sambro.
Baie de Spry.
Yarmouth.

Nouveau-Brunswick.

Bancs de Fisher et de Chestnut.
Moss Glen.

Hauts-fonds d'Oromocto.

Pointe du Chêne.

Travaux Publics.

Ile du Prince-Édouard.

Près du pont de Cardigan.

Grande Rivière.

Québec.

Fleuve Saint-Laurent (chenal pour les navires entre Montréal et Québec.)
Berthier (en haut).
Charlemagne.
Châteauguay.

Chicoutimi.
Dorval.
Ile Gros Bois.
Bassin Louise, Québec.
Louiseville.

Nicolet.
Rivière Saint-Pierre.
Saint-Placide.

Ontario.

Amherstburg.
Belleville.
Collingwood.
Baie des Français.
Goderich.
Hamilton.

Rivière Kaministiquia.
Kincardine.
Kingsville.
Midland.
Oakville.
Penetanguishene.

Port-Elgin.
Port-Hope.
Port-Stanley.
Trenton.
Whitby.

Manitoba.

Rivière Rouge.

Colombie-Britannique.

Port de Victoria.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

DRAGAGE PRÈS DES QUAIS DE LA COMPAGNIE DE HOUILLE D'ACADIE, COMTÉ DE PICTOU.

La Compagnie de houille Acadia a des quais à Pictou Landing, dans le port de Pictou. Ces quais s'étendent à une grande distance du rivage directement à travers le courant, et sous l'action de la marée, il s'accumule du limon tout autour. Il a été fait beaucoup de dragage en cet endroit à diverses reprises.

Dans le cours du dernier exercice, du 18 au 20 novembre 1894, et du 9 au 11 mai 1895, le dragueur *Canada* a été employé à creuser les abords des quais de la compagnie à une profondeur de 14 pieds à eau basse, au large, allant graduellement en diminuant jusqu'à 10 pieds du côté de terre. Il a été enlevé 810 verges cubes d'argile, de limon, etc., travaux pour lesquels la compagnie a payé au ministère la somme de \$250.

DRAGAGE À CHÉTICAMP.

Chéticamp est un établissement situé dans le comté d'Inverness, sur le golfe Saint-Laurent, à 58 milles au nord de Mabou. La population est d'environ 1,900 âmes. On y rencontre plusieurs magasins, des écoles, une église, etc. Le port, entre l'île Chéticamp et la terre ferme, est accessible au nord-est par un chenal large de 80 pieds et offrant 14 pieds d'eau à marée basse, que l'on a pratiqué entre le banc de galets qui se trouve près du cap Gross, à l'extrémité nord-est de l'île, et la Pointe Carveau. Il y a une profondeur de 21 pieds d'eau dans le port, mais la barre de sable avant d'être draguée n'était couverte que de 2 pieds d'eau à marée basse et était à sec en grande partie.

Il y a un bon mouillage pour les gros navires à l'intérieur du port, et beaucoup de bateaux de pêche et d'autres vaisseaux vont s'y abriter par les mauvais temps. Il y a plusieurs quais et une jetée dans le havre. Un steamer fait le service entre Chéticamp et Pictou, arrêtant aux endroits intermédiaires. Le commerce de poisson se fait sur une grande échelle à Chéticamp, et l'exportation du bétail, des denrées et de l'huile y est très considérable.

Le dragueur *Canada* a été employé, entre le 1^{er} et le 14 juillet 1894 et entre le 29 mai et le 19 juin 1895, à élargir le chenal à l'entrée extérieure et à le porter à une profondeur de 13 pieds à eau basse, grandes mers. On a enlevé 10,440 verges cubes de sable, etc.

DRAGAGE À D'ESCOUSSE

D'Escousse, établissement situé dans le comté de Richmond, C.-B., sur l'île Madame, dans le passage de Lennox, à 7 milles d'Arichat, contient plusieurs maga-

siens, un hôtel, des bureaux de télégraphe, de téléphone, etc., et a une population d'environ 500 âmes. Le port de D'Escousse est peu vaste, mais sûr. La superficie est d'un demi-mille sur un quart de mille, et sa profondeur de 11 à 18 pieds. L'entrée du port consiste en un étroit chenal, avec seulement 7 pieds d'eau sur la barre à marée basse. Les pêcheries des environs sont exploitées sur une grande échelle par de petits bateaux qui appartiennent pour la plupart à des marchands de Jersey résidant à Arichat. L'entrée du port a été beaucoup améliorée dans le passé. Du 23 septembre au 10 novembre 1894, le dragueur *Canada* a été employée à creuser l'entrée davantage et à la rectifier. On y a ménagé une profondeur de 13 pieds. Il a été enlevé 3,240 verges cubes d'argile, de sable, de gravier, etc.

DRAGAGE PRÈS DU QUAÏ DE DWYER.

Ce quai se trouve dans le port de Pictou, l'un des plus beaux ports sur la rive méridionale du détroit de Northumberland. La ville de Pictou a une population d'environ 3,500 âmes, et il s'y fait un commerce considérable. Il s'en exporte tous les ans une grande quantité de houille. Pictou est le terminus de la ligne des steamers de la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard et les navires d'autres lignes y font aussi service.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, on s'est mis à draguer en avant du quai de Dwyer surtout pour permettre au steamer *Campania*, qui fait le service entre Montréal et Pictou, d'atteindre le quai et d'y accoster. Le dragueur *Canada* commença à fonctionner le 20 juin, et à la clôture de l'exercice, 1,530 verges cubes de vase avaient été enlevées, laissant une profondeur de 13 pieds, à eau basse, grandes mers.

DRAGAGE DANS LE PASSAGE DE L'EST.

Passage de l'Est, comté d'Halifax, est le nom donné au chenal qui se trouve entre les îles de Lawlor et de MacNab d'un côté et la rive orientale du port d'Halifax de l'autre côté. Ce passage a $3\frac{1}{4}$ milles de long à partir de l'extrémité septentrionale de l'île de MacNab jusqu'à l'extrémité méridionale de l'île de Lawlor, et sa largeur moyenne est d'environ 2,000 pieds.

L'établissement du même nom, qui a une population d'environ 800 âmes, s'étend le long de la terre ferme sur toute la longueur du passage, son endroit le plus important se trouvant à une distance de 5 milles en ligne directe au sud-est de la ville d'Halifax. A cet endroit il y a une crique ou anse de peu d'étendue, formée par une barre de sable et de galets. Dans cette anse se trouvent de petits quais de pêche ainsi que des viviers; c'est là aussi que les habitants de la localité tiennent leurs bateaux.

Dans le but d'améliorer cette anse—qui s'était graduellement remplie de sable et de vase,—dans le cours du dernier exercice on y a creusé, à l'aide du dragueur du ministère *George McKenzie*, un chenal de 240 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 8 pieds de profondeur à eau basse, grandes mers ordinaires. On a enlevé 2,070 verges cubes de vase, mesurage d'allège.

DRAGAGE À L'ANSE DU HARENG.

L'Anse du Hareng, comté d'Halifax, est un port important situé du côté ouest de l'entrée du havre d'Halifax, à $5\frac{1}{2}$ milles au sud de la ville. La population de la localité est d'environ 450 habitants, qui vivent exclusivement de pêche. On prend tous les ans en cet endroit pour \$75,000 à \$100,000 de poissons de diverses espèces.

En 1894, le ministère dépensa la somme de \$2,400 à draguer une barre de sable et de limon qui bouchait l'entrée de l'anse.

Cette barre s'étant de nouveau formée dans le cours des vingt dernières années, le dragueur du ministère *George McKenzie* l'a enlevée et a creusé l'anse sur la plus grande partie de sa longueur pour permettre aux navires d'approcher des nombreux quais de pêche et chafauds qui se trouvent dans les environs.

On a excavé une superficie d'environ 1,100 pieds de longueur et 150 pieds de largeur, et une profondeur de 12 pieds d'eau à marée basse, grandes mers ordinaires,

Travaux Publics.

a été ménagée. Il a été enlevé 12,915 verges cubes de matières (mesurage d'allège), outre plusieurs gros cailloux.

DRAGAGE À MABOU.

La rivière Mabou, Ile du Cap-Breton, se jette dans le golfe Saint-Laurent à environ six milles au nord-est de Port-Hood.

A partir de son débouché jusqu'au pont, distance de $3\frac{1}{2}$ milles, la rivière ressemble à un lac de montagne, ayant dans une partie de son parcours trois quarts de mille de large avec huit brasses d'eau. Deux petites cours d'eau s'y déversent de l'est. Il est quelquefois dangereux d'entrer dans le port, vu que les marées atteignent assez souvent une vitesse de quatre milles à l'heure. Les grandes mers montant de 4 pieds et les petites de 2 pieds.

On entrerait autrefois dans le port par un chenal long et étroit pratiqué sur une barre de sable. Ce chenal fut fermé et remplacé par un autre plus court et plus droit; des jetées furent aussi construites. Le nouveau chenal a eu souvent besoin d'être dragué. La localité est prospère. De grandes quantités de houille et de plâtre en sont exportées. Le commerce de poisson s'y fait sur une grande échelle, et on y rencontre des scieries, des moulins à farine, des hôtels, des magasins, etc. Les établissements adjacents sur la rivière portent la population à environ 2,000 âmes.

Le dragueur *Canada* a fonctionné en cet endroit du 17 juillet au 22 septembre 1894 et du 22 au 27 mai 1895. Le chenal, entre le brise-lames et le quai de McFadden a été creusé à 11 pieds. On a enlevé 11,730 verges cubes de sable et de gravier, etc.

DRAGAGE À POULAMOND.

Poulamond, établissement adjacent à D'Escousse, se trouve dans le comté de Richmond, à l'extrémité de l'île Madame, dans le passage de Lennox. La population est de 200 âmes environ.

La baie de Poulamond est sûre et vaste. Elle est divisée en deux parties par des îles.

Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 4 pieds.

Le gouvernement fit récemment construire un quai à Poulamond pour faciliter l'expédition des denrées, du poisson, etc., et le débarquement de la houille, etc. Dans le cours de l'exercice 1894-95, le dragueur *Canada* a été employé à creuser l'abord du quai et à pratiquer des bassins pour les navirs d'un faible tonnage.

On a enlevé 10,080 verges cubes de gravier et d'argile. Une profondeur de 10 pieds a été ménagée sur une largeur de 125 pieds en avant du quai, allant en élargissant jusqu'à 240 pieds à une distance de 500 pieds. La même profondeur a été ménagée sur une superficie de 60×40 pieds de chaque côté du quai.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE-AU-SAUMON.

Rivière-au-Saumon, havre du Castor, comté d'Halifax, est un village prospère de quelques 300 ou 400 habitants qui s'occupent d'agriculture, de pêche, de mise du homard en conserves et de mines aurifères—situé sur la rivière dont il porte le nom et qui se déverse dans le port à l'extrémité nord-est. Par la grande route il se trouve à 85 milles d'Halifax et à mi-chemin entre le port d'Halifax et le cap Canso.

Il y a 20 ou 25 ans le port qui, quoique petit, est bien abrité, avait une profondeur de 18 à 24 pieds jusqu'à son point extrême; mais depuis l'établissement, il y a une quinzaine d'années, des broyeurs de la compagnie aurifère Dufferin sur la rivière, à trois ou quatre milles de son embouchure, cette profondeur a été graduellement réduite par le dépôt des débris dont ces usines se sont débarrassées en les jetant dans la rivière, si bien qu'il n'y a plus maintenant que trois ou quatre pieds d'eau à marée basse. Naturellement le commerce local en a beaucoup souffert; même les petits navires ont de la misère à s'approcher, à marée basse, du quai d'aval dans la partie supérieure du port. Des paquebots à voiles faisant le cabotage y relâchent tous les quinze jours, et un steamer faisant le service entre Halifax et Charlottetown, I.P.-E., via les ports côtiers intermédiaires, y arrêtent une fois et même deux fois par semaine.

Pour rendre à ce port son ancienne utilité, le dragueur du ministère *George McKenzie* y a enlevé, dans le cours des mois de juin et juillet 1894, 11,250 verges cubes (mesurage d'allège) de sable et de vase. On a pratiqué un chenal de 50 pieds de largeur aux abords du quai de Whitman et un bassin d'évitage de 160 pieds carrés vis-à-vis du même quai, en ménageant partout une profondeur de 13 pieds d'eau à marée basse, grandes mers ordinaires.

DRAGAGE À SAMBRO.

Sambro est situé dans le comté d'Halifax, N.-E., sur la côte de l'Atlantique, à 20 milles à l'ouest d'Halifax. Sa population est d'environ 250 habitants, dont la plupart vivent de pêche. On y compte 2 magasins, un bureau de messagerie, etc. Le port de Sambro se trouve à la tête d'une baie s'étendant entre la pointe Pennant, à l'ouest, et le cap Sambro, à l'est. Les vagues pendant les tempêtes du sud-ouest se brisent contre les récifs situés à l'extérieur, mais il est toujours dangereux de s'aventurer dans le port.

Dans le cours de l'exercice, à l'aide du dragueur *Geo. McKenzie*, on a pratiqué, à partir des eaux profondes jusqu'au quai de Hart, un chenal de 300 pieds de longueur et 60 pieds de largeur, allant en élargissant jusqu'à 80 pieds le long du quai. On a ensuite creusé en avant des chafauds de pêche un chenal de 400 x 40 pieds. On a menagé dans ces deux chenaux une profondeur de 7 à 12 pieds. On a aussi enlevé au large du quai de la Fabrique et du quai de Gray deux hauts-fonds, dont l'un avait 100 x 40 pieds et l'autre 160 x 40 pieds. Ces parages offrent maintenant une profondeur de 9 à 11 pieds d'eau à marée basse. Des cailloux ont été en même temps enlevés. Entre le 1^{er} et le 22 juin, il a été extrait 4,815 verges cubes de matières, composées surtout de vase.

DRAGAGE À SPRY BAY.

Spry Bay est un port de mer situé dans le comté d'Halifax, sur la côte de l'Atlantique, à 66 milles au nord-est d'Halifax. Le port est vaste, profond et à l'abri de tous les vents.

Les grandes mars montent de 6½ pieds et les petites de 4½ pieds.

La ville compte 4 magasins, un hôtel, un moulin à carder, des bureaux de télégraphe et de messageries. Sa population est d'environ 375 âmes.

Pour permettre au steamer qui fait le service ici et aux goélettes d'un fort tonnage d'accoster au quai à toutes les phases de la marée, on a pratiqué, à l'aide du dragueur *George McKenzie*, un chenal de 1,000 pieds de longueur, de 75 pieds de largeur et d'un minimum de profondeur de 13 pieds à marée basse, grandes mers. Un bassin d'évitage de 150 pieds carrés a aussi été creusé.

Il a été enlevé 10,665 verges cubes de vase, etc.

DRAGAGE À YARMOUTH.

La ville de Yarmouth se trouve sur une petite baie, à 205 milles au sud-ouest d'Halifax et à l'extrémité occidentale de la province de la Nouvelle-Ecosse. Elle a une étendue considérable. La population est d'environ 6,000 âmes. Il s'y fait un commerce considérable en fait de poisson.

On y remarque diverses manufactures, un chemin de fer marin pour hâler les navires d'à-peu près 600 tonneaux, de beaux magasins, des hôtels, etc. Le chemin de fer Dominion Atlantic met Yarmouth en communication avec Halifax, et une ligne de steamers fait le service entre le port et Boston, Mass.

Le nouveau chenal conduisant au mouillage qui se trouve au large de la ville est étroit et croche, mais bien marqué par des bouées. Depuis 1875, le gouvernement l'a fait élargir et rectifier, et sa profondeur a été portée à 16 pieds à marée basse, grandes mers. Un fort montant d'argent a été dépensé de ce chef.

À la clôture de l'exercice 1893-94, le dragueur *St. Lawrence* fonctionnait ici et continua les opérations du 1^{er} juillet au 12 octobre et du 2 au 17 novembre 1894.

Dans le cours du dernier exercice, on a enlevé 24,843 verges cubes d'argile, etc., afin d'améliorer davantage le chenal.

Travaux Publics.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE SUR LES HAUTS-FONDS FISHER ET CHESTNUT, PRÈS FRÉDÉRICTON.

La rivière Saint-Jean est une des plus importantes et des plus remarquables de l'Amérique. C'est un magnifique cours d'eau qui traverse la province et se jette dans la baie de Fundy. Il s'y fait un trafic immense, surtout en fait de bois de construction. Cette rivière arrose quelques-uns des districts les plus fertiles et les plus riches de cette région. A son embouchure se trouve la ville de Saint-Jean, la métropole commerciale, et à environ 86 milles en amont est Frédéricton, la capitale de la province. Tout le long de ses rives se rencontrent des établissements et des villages d'une considérable importance comme points d'expédition. Le ministère a fait faire des levées et des plans de différentes parties de la rivière dans le but de faire des améliorations pour y faciliter la navigation, et du dragage a été fait dans le passé aux endroits les plus importants.

Du 1^{er} mai au 27 juillet 1894, le dragueur *New Dominion* fut employé à creuser les hauts-fonds *Fisher* et *Chestnut* près Fredericton, comté de York. Ces hauts-fonds furent enlevés jusqu'à une profondeur de 11 pieds à marée basse, niveau d'été (ils ne donnaient jusqu'ici que 9 pieds d'eau), 8,200 verges cubes de sable et de gravier ayant été enlevées. La superficie du haut-fond *Fisher* était de 245 x 180 pieds et celle du haut-fond *Chestnut* 200 x 130 pieds.

DRAGAGE À MOSS GLEN.

Moss Glen est un hameau pittoresque situé sur la rivière Kennebecasis, comté de King, N.-B., à environ 12 milles de la ville de Saint-Jean. Sa population est d'à peu près 100 âmes. Moss Glen renferme un magasin, un bureau de poste, ainsi qu'une manufacture où se fabriquent des allumettes, des douves, des lattes, des bardeaux, etc., et qui donne de l'emploi à 50 ou 60 personnes. On y cultive les baies et d'autres petits fruits sur une grande échelle. Les steamers qui font le service entre Saint-Jean et Hampton y arrêtent.

Du 21 mai au 18 juin 1895, le *New-Dominion* a dragué le long du côté oriental du quai de cet endroit sur une longueur de 403 pieds et une largeur de 60 pieds, et le long de la façade méridionale du quai sur une longueur de 264 pieds et une largeur de 45 pieds, jusqu'à une profondeur variant entre 6 et 10 pieds. Des bassins pour les navires et les radeaux ont été creusés et un passage a été pratiqué jusqu'au chenal. Il a été enlevé 10,200 verges cubes de sable, de gravier et de vase.

DRAGAGE SUR LES HAUTS-FONDS D'OROMOCTO.

La rivière d'Oromocto se jette dans la rivière Saint-Jean, à 11 milles en aval de Frédéricton, au village d'Oromocto, dans le comté de Sunbury. Le village d'Oromocto a une population d'environ 400 habitants. Il renferme des magasins, des hôtels, un bureau de téléphone, etc. Les steamers qui font le service entre Saint-Jean et Frédéricton y arrêtent, et l'on en expédie tous les ans une grande quantité de produits agricoles.

Les hauts-fonds d'Oromocto, qui se trouvent dans le voisinage immédiat, entre les îles Thatch et Oromocto, ne sont parfois couverts que de 8 pieds d'eau et constituent un obstacle pour la navigation sur la rivière Saint-Jean. Ils ont besoin d'être dragués à peu près tous les trois ans. Une tranchée étroite a été pratiquée à travers ces hauts-fonds à partir d'un point en aval de Belmont jusqu'au point de jonction de la rivière Oromocto et de la rivière Saint-Jean, à une profondeur d'environ 15 pieds.

Du 28 juillet au 7 novembre 1894, à l'aide du dragueur *New Dominion*, on s'est occupé d'améliorer les hauts-fonds en question en y pratiquant une tranchée de 45 pieds de largeur et de 11 pieds de profondeur; et du 19 au 30 juin 1895, le même dragueur a été employé à enlever la queue de l'île Thatch sur une superficie de 329 pieds de longueur et de 100 à 150 pieds de largeur et jusqu'à une profondeur de 9 pieds à eau basse, niveau d'été. Les steamers quittant le quai d'Oromocto peuvent maintenant entrer directement dans le chenal principal et faire route vers Frédéricton sans être obligés, comme auparavant, de faire le tour de la queue de l'île Thatch.

Trente mille sept cent vingt-cinq verges cubes de sable ont été enlevées.

DRAGAGE A LA POINTE DU CHÈNE.

Pointe du Chêne se trouve sur le détroit de Northumberland, à deux milles de Shédiac. Le port est pourvu de longues jetées avec feux d'alignement pour les navires ; il y a aussi des feux sur l'île de Shédiac. Les magnifiques steamers de la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard font tous les jours un voyage entre ce port et Summerside, I.P.-E., pendant la saison de la navigation, et font correspondance avec les trains du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Pointe du Chêne renferme plusieurs magasins, deux ou trois hôtels, des bureaux de télégraphe et de messagerie. La population est d'environ 200 âmes.

Le pays avoisinant est fertile et bien colonisé.

L'amélioration du chenal dans le port occupe l'attention du ministère depuis plusieurs années.

Du 22 mai au 30 juin 1895, le dragueur *St. Lawrence* a été employé à creuser les hauts-fonds qui se trouvent dans ces parages et à améliorer les bassins le long des jetées. On a enlevé 10,590 verges cubes d'argile, de coquilles d'huîtres, de vase, de vieux pilotis et de cailloux, et une profondeur de 15 pieds a été ménagée à eau basse, grandes mers.

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD.

DRAGAGE PRÈS LE PONT DE CARDIGAN.

Cardigan est un village situé dans le comté de King, sur la rivière Cardigan qui est navigable jusqu'à cet endroit pour les navires d'un fort tonnage. C'est une station sur la ligne du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Cardigan se trouve à 40 milles à l'est de Charlottetown et à 6 milles à l'ouest de Georgetown, et c'est de là que sont expédiés les produits d'une grande partie du pays environnant. On y compte 6 magasins, 2 hôtels, des scieries et des moulins à farine, un chantier de construction, des bureaux de télégraphe et de messageries. La population est d'environ 700 âmes. Il y a, à l'heure qu'il est, un navire d'à peu près 700 tonneaux en voie de construction dans le chantier.

Dans le cours de l'exercice, on a dragué autour du quai ou jetée du gouvernement jusqu'à une profondeur de 12 à 13 pieds à eau basse, et on a creusé le chenal à partir de la jetée jusqu'au pont de Cardigan à une profondeur de 12 pieds.

Du 20 octobre au 23 novembre 1894 et du 22 mai au 30 juin 1895, 23,625 verges cubes de matières, consistant surtout en vase et en sable, ont été enlevées par le dragueur *Prince Edward*.

DRAGAGE DANS LA GRANDE-RIVIÈRE.

L'entrée de la Grande-Rivière ou Rivière Boughton (comté de King) se trouve à 5 milles au nord-nord-est de la pointe de Boughton et de la baie de Cardigan, sur la côte sud-est de l'île du Prince-Edouard. Il y a près de là une barre de sable dangereuse sur laquelle se trouve un étroit chenal avec à peine 6 pieds d'eau à marée basse. A l'entrée de la rivière, ce chenal contourne une longue barre de sable qui s'étend à partir du rivage méridional jusqu'en deçà de $1\frac{1}{2}$ encablure de la pointe de Bank, où il y a un quai. Un bateau de passage fait le service entre cette pointe et Annandale, situé presque directement vis-à-vis. Le pays environnant est fertile et bien cultivé, et de grandes quantités de produits en sont expédiées. Les principaux points d'expédition sur cette rivière sont Annandale, qui se trouve à l'entrée, à environ 10 milles de Georgetown ; la jetée de la pointe de la Chapelle ; la jetée du côté opposé de la rivière et Dundas, situé à la tête de la navigation.

Le ministère a fait faire beaucoup de dragage ici.

Du 1^{er} juillet au 19 octobre 1894, le *Prince Edward* a été employé à draguer en avant de la jetée et des quais, à Dundas, jusqu'à une profondeur de 12 pieds à eau basse, grandes mers. Un bassin d'évitage de même profondeur a été aussi pratiqué. On a enlevé 24,435 verges cubes de sable, d'argile, de vase, etc.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Lawrence" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Graves.....	508	80	508	33	507	98	508	33	508	33	481	35	458	33	458	33	458	33	453	05	476	07	508	33	5,835	56	
Houille.....	137	91	118	95	102	36	296	07	112	42	140	71	109	33	134	14	182	05	163	68	407	47	189	10	1,181	07	
Comestibles.....	178	16	162	78	176	33	239	38	96	02	140	71	109	33	134	14	182	05	138	34	407	47	34	31	2,009	04	
Approvisionnements.			33	45	41	81	30	05	2	48							35	07					25	15	168	03	
Equipement.....			39	38	148	71											114	74							361	11	
Eau.....							8	15	10	08																59	35
Réparations.....							1,511	87	82	00	267	17			777	68	306	93	278	40	151	03	79	00	3,318	53	
Phoage.....			54	00	50	00	54	00	5	00											100	00			471	00	
Remorquage.....																										5	00
Quaiage.....									10	10							00	75								47	40
Imprévus.....			5	00																							
Totaux.....	902	34	921	89	1,111	31	2,708	45	826	43	889	23	567	66	1,380	15	1,047	87	1,033	47	1,226	40	840	89	13,456	09	
Frais d'exploitation.....	876	89	921	89	1,111	31	1,196	58	826	43	622	06	Nil.		602	47	591	13	755	07	1,075	37	840	89	9,420	09	
Réparat. ordinaires.....	25	45	Nil.		Nil.		866	76	Nil.		128	20	Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.	Nil.	1,020	35	
do extraordin.	Nil.		Nil.		Nil.		645	17	Nil.		138	97	567	66	777	68	466	74	278	40	151	03	Nil.	Nil.	3,015	65	
Totaux.....	902	34	921	89	1,111	31	2,708	45	826	43	889	23	567	66	1,380	15	1,047	87	1,033	47	1,226	40	840	89	13,456	09.	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Canada" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	422	83	420	33	420	33	420	33	420	33	295	33	295	33	295	33	295	33	317	08	301	50	420	30	4,414	38	
Houille.....	33	78	143	75	106	91	14	38	166	91	61	42	38	42	40	83	43	75	35	85	165	70	69	00	653	52	
Comestibles.....	86	73	88	99	92	03	109	79	69	73	61	42	38	42	40	83	43	75	35	85	33	35	...	767	49		
Approvisionnements	10	00	255	70	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12	00	...	...	43	35
Equipement.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	400	00
Eau.....	5	00	...	...	16	80	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21	80
Réparations.....	...	...	69	09	...	...	30	31	...	...	86	37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2,143	29
Pilotage.....	57	50	70	00	70	00	67	50	31	85	7	50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25	00
Remorquage.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Quaiage.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Imprévus.....	18	46	7	48	60	69
Totaux.....	675	84	984	73	657	70	811	64	621	69	458	10	333	75	812	49	339	08	1,827	80	782	29	576	26	8,881	37	
Frais d'exploitation..	675	84	984	73	688	61	781	33	536	20	371	73	Nil	Nil	336	16	339	08	350	83	736	35	549	33	6,250	28	
Réparat. ordinaires..	Nil.	...	Nil.	...	69	09	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	4	00	Nil.	...	73	09	
do extraordin.	Nil.	...	Nil.	...	Nil.	...	30	31	85	40	86	37	333	75	476	33	Nil.	...	1,476	97	41	94	26	93	2,558	00	
et hivernage.....	675	84	984	73	657	70	811	64	621	69	458	10	333	75	812	49	339	08	1,827	80	782	29	576	26	8,881	37	
Totaux.....	675	84	984	73	657	70	811	64	621	69	458	10	333	75	812	49	339	08	1,827	80	782	29	576	26	8,881	37	

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *New Dominion* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	494 50		497 75		490 16		497 75		448 02		155 00		427 75		171 00		155 00		423 86		711 56		491 25		4,963 60	
Houille.....					186 30														168 75		8 96				384 01	
Conestibles.....							2 27		4 27												39 37		40 38		86 29	
Approvisionnements.																										
Equipment.....			2 82																		17 50				2 82	
Eau.....											54 42		7 80								219 49		114 44		612 46	
Réparations.....																										
Pilotage.....																										
Remorquage.....	382 50		405 00		375 00		405 00		240 00												168 00		465 00		2,440 50	
Quaiage.....					50 00																				50 00	
Imprévus.....											7 11										1 00		1 65		9 76	
Totaux.....	877 00		905 57		1,101 46		905 02		692 29		216 53		435 55		228 07		182 00		724 85		1,165 88		1,112 72		8,546 94	
Frais d'exploitation..	877 00		905 57		1,101 46		905 02		692 29		162 11		Nil.		150 00		155 00		168 75		655 85		998 28		6,771 33	
Réparat. ordinaires..	Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		26 45		36 37		62 82	
Dragueur V., réparat. et hivernage.....	Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		54 42		435 55		78 07		27 00		556 10		483 58		78 07		1,712 79	
Totaux.....	877 00		905 57		1,101 46		905 02		692 29		216 53		435 55		228 07		182 00		724 85		1,165 88		1,112 72		8,546 94	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Prince Edward* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	494 50		497 75		491 25		497 75		491 32		205 71		157 50		150 00		493 87		469 26		508 35		4,612 26			
Houille.....	4 69				113 85		34 08		100 63						18 13						97 48		368 86			
Comestibles.....					7 49		17 48				4 20				27 01		49 30		12 00				56 18			
Approvisionnements.....																							69 30			
Équipement.....					8 00		44 50		39 00						12 25		10 00		158 42		45 00		271 75			
Eau.....	43 00		40 50		37 50		176 74		176 74		108 98											617 03				
Réparations.....	72 40				17 60				30 72		30 72											30 72				
Pilotage.....							1,420 00				475 00											400 00				
Rentonnage.....	625 00		659 74																							
Quaiage.....																										
Imprévu.....											2 40		8 86													
Totaux.....	1,239 59		1,205 99		667 69		2,013 81		807 69		827 01		166 36		207 39		165 00		639 68		1,050 83		9,617 10			
Frais d'exploitation.....	1,167 19		1,205 99		650 09		2,013 81		640 45		718 03		Nil.		207 39		165 00		396 40		1,050 83		8,419 48			
Réparat. ordinaires.....	Nil.		Nil.		17 60		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		Nil.		17 60			
Dragueur V, réparat. et hivernage.....	72 40		Nil.		Nil.		Nil.		167 24		108 98		166 36		Nil.		Nil.		243 28		Nil.		1,180 02			
Totaux.....	1,239 59		1,205 99		667 69		2,013 81		807 69		827 01		166 36		207 39		165 00		639 68		1,050 83		9,617 10			

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *George McKenzie* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
Gages.....	494	50	515	75	590	25	573	25	494	50	273	75	157	50	150	00	155	00	254	14	248	80	491	25	4,388	09		
Houille.....	227	70	44	00	259	44	.....	.....	158	13	.....	.....	147	91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	837	18	
Conestibles.....	.....	.....	32	40	11	05	.....	7	50	10	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	95	
Approvisionnements.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	60	
Équipement.....	62	50	74	95	64	50	37	50	17	50	22	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	42	42	93	.....	.....	305	94	.....	.....	.....	.....	.....	337	25
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piloteage.....	625	00	833	40	632	35	787	50	300	00	408	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,102	76
Tonnage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues.....	0	91	3	84	.....	.....	6	19	5	69	.....	.....	7	00	2	62	18	44	101	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,410	61	1,504	34	1,582	59	1,411	94	985	82	738	70	346	83	195	55	173	44	662	01	1,088	06	1,229	67	11,279	56	.....
Frais d'exploitation.....	1,410	61	1,504	34	1,587	59	1,411	94	985	82	738	70	147	91	152	02	173	44	176	04	389	51	1,213	75	9,882	27	.....
Réparat. ordinaires.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	.....	.....	.....	15	92
Dragueur V., réparations et hivernage.....	Nil.	.....	Nil.	.....	25	00	Nil.	.....	Nil.	.....	Nil.	.....	198	92	42	93	Nil.	.....	485	97	678	55	Nil.	.....	.....	1,431	37
Totaux.....	1,410	61	1,504	34	1,582	59	1,411	94	985	82	738	70	346	83	195	55	173	44	662	01	1,088	06	1,229	67	11,279	56	*100	00
Totaux.....

* Porté à Ottawa au compte de T. Robley.

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
			Vgs c.	\$ c.	\$ c.
"New Dominion"	Battures de Fisher et Chestnut, Riv. Saint-Jean.....	York.....	8,200	1,547 12	.....
	Oromocto.....	Sunbury.....	30,725	5,796 99	.....
	Moss-Glen.....	King.....	10,200	1,924 47	9,268 58
"Canada"	Chéticamp.....	Inverness.....	.....	.....	.....
	Mabou.....	do.....	.....	.....	.....
	D'Escousse.....	Richmond.....	.....	.....	.....
	Poulamond.....	do.....	.....	.....	.....
	Cie de houille l'Acadia, qual. Quai Dwyer.....	Pictou.....	.....	.....	.....
"Prince Edward"	Grande-Rivière.....	King.....	.....	.....	.....
	Cardigan.....	do.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	Yarmouth.....	Yarmouth.....	.....	.....	.....
	Pointe-du-Chêne.....	Westmoreland.....	10,590	4,361 53	4,361 53
"George McKenzie"	Rivière-au-Saumon.....	Halifax.....	.....	.....	.....
	Anse au Hareng.....	do.....	.....	.....	.....
	Baie Spry.....	do.....	.....	.....	.....
	Passage de l'Est.....	do.....	.....	.....	.....
	Sambro.....	do.....	.....	.....	.....
			59,715	13,630 11	13,630 11

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs c.	\$ c.	Vgs cub.	\$ c.
"New Dominion"	49,125	9,268 58	.....	.....
"Canada"	.....	.....	37,830	9,630 65
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	10,590	4,361 53	24,843	10,231 69
"Geo. McKenzie"	.....	.....	42,790	12,340 36
	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Nouvelle-Écosse.			Ile du Prince-Édouard.			Quantité extraite par chaque dragueur.	Dépense totale.
Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.		
vgs c.	\$ c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	49,125	9,268 58
10,440	2,657 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11,730	2,986 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,240	824 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,080	2,566 14	.....	.....	.....	.....	.....	.....
810	206 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,530	389 50	9,630 65	.....	.....	.....	37,830	9,630 65
.....	.....	.....	24,435	5,302 34	.....	.....	.....
.....	.....	.....	23,625	5,126 56	10,428 90	48,060	10,428 90
24,843	10,231 69	10,231 69	.....	.....	.....	35,433	14,593 22
11,250	3,244 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13,990	4,034 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,665	3,075 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,070	596 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,815	1,388 61	12,340 36	.....	.....	.....	42,790	12,340 36
105,463	32,202 70	32,202 70	48,060	10,428 90	10,428 90	213,238	56,261 71

Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Dépense pour le dragage.	Surintendance.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
vgs c.	\$ cts.	vgs c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
.....	.....	49,125	8,546 94	721 64	9,268 58	0 13 867
.....	.....	37,830	8,881 37	749 28	9,630 65	0 25 453
48,060	10,428 90	48,060	9,617 10	811 80	10,428 90	0 21 699
.....	.....	35,433	13,456 09	1,137 13	14,593 22	0 41 165
.....	.....	42,790	11,379 56	960 80	12,340 36	0 28 839
48,060	10,428 90	213,238	51,881 06	4,380 65	56,261 71	0 26 384

Cours du dragage dans la Nouvelle-Ecosse pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.				Pendant l'exercice 1894-5.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.		Coût pour le comté.			
		vgs c.	\$ c.	\$ c.	vgs c.		\$ c.					
Antigonish.	Antigonish.	22,025	3,649 15						22,025	3,649 15		
	Havre au Bonche	10,568	2,498 48						10,568	2,498 48		
	Tracadie	12,245	5,530 29						12,245	5,530 29		
	Anse-McNair.	11,265	10,035 08						11,265	10,035 08		
	Bayfield	12,871	9,505 79						12,871	9,505 79		
	Arisaig.	3,540	3,853 30	35,072 69					3,540	3,853 30	35,072 69	
Annapolis.	Annapolis.	2,825	1,635 08	1,635 08					2,825	1,635 08	1,635 08	
Cap-Breton.	Lingan.	22,267	9,275 56						22,267	9,275 56		
	Sydney.	54,600	17,781 54						54,600	17,781 54		
	Petite Baie Glacée	46,450	16,936 02						46,450	16,936 02		
	Port-Caledonia.	17,413	8,242 21						17,413	8,242 21		
	Etang Benacathe.	26,860	5,993 90						26,860	5,993 90		
	Ile Noel	10,045	3,364 98						10,045	3,364 98		
	Baie des Vaches	3,255	1,892 32						3,255	1,892 32		
	Mann à Dieu	4,080	2,720 76	66,207 29					4,080	2,720 76	66,207 29	
Colchester.	Tatamagouche.	65,480	20,373 07	20,373 07					65,480	20,373 07	20,373 07	
Cumberland.	Parrishoro'	42,595	12,804 68						42,595	12,804 68		
	Wallace	60,835	14,573 49	27,378 17					60,835	14,573 49	27,378 17	
Digby.	Digby	12,585	5,056 29						12,585	5,056 29		
	Weymouth.	88	28 62						88	28 62		
	Guyshoro'	5,400	1,413 53	5,084 91					5,400	1,413 53	5,084 91	
	Rivière Larry.	26,230	6,546 70						26,230	6,546 70		
	Port-Maugrave.	3,532	1,749 78						3,532	1,749 78		
	Sherbrooke.	1,260	496 49	10,206 50					1,260	496 49	10,206 50	
Halifax.	Cheztoctok.	3,920	2,593 71						3,920	2,593 71		
	Traverse d'Halifax.	6,177	2,063 38						6,177	2,063 38		
	Anse au Hareng	12,111	8,019 05					13,900	4,034 63			
	Havre de Ketch.	2,989	985 59						2,989	985 59		
	(Quai de Richmond.	792	182 53						792	182 53		
Inverness	Whycocmagh.	19,760	3,491 31						19,760	3,491 31		
	Etang de Campbell.	4,940	872 83						4,940	872 83		
	Port-Hastings	270	150 37						270	150 37		
	Chéticamp	147,100	48,712 73						147,100	48,712 73		
	Mabou	116,617	46,140 72					10,440	2,657 79			
	Port-Hood.	4,353	1,258 92					11,730	2,986 20			
	Lunenburg.	70,510	22,194 57						70,510	22,194 57		
	Baie de Mahone.	21,844	5,958 65						21,844	5,958 65		
	Anse de Vogler.	11,610	5,075 53					810	206 20			
	Cie houillère d'Acadie, quai.	11,500	3,887 61						11,500	3,887 61		
	Albion Mines.	9,475	2,181 25						9,475	2,181 25		
	Rivière de l'Est.	142,877	47,173 28						142,877	47,173 28		
	Cie houillère d'Halifax, quai.	1,650	359 90						1,650	359 90		
	Quai public de Pictou.	7,020	1,634 82						7,020	1,634 82		
	do du marché de Pictou.	78,250	21,687 04						78,250	21,687 04		
	do du ch. de fer de Pictou.	32,164	9,959 34						32,164	9,959 34		
	Debarcadere de Pictou.	7,345	2,880 01						7,345	2,880 01		
	Vale Colliery.	1,395	682 15						1,395	682 15		
	Rivière John.	85,173	22,243 98						85,173	22,243 98		
	Granton.	25,110	10,707 59						25,110	10,707 59		
	New-Glasgow.	35,445	11,795 79						35,445	11,795 79		
	Rivière du Milieu.	16,060	4,984 40						16,060	4,984 40		
	Dwyer, quai.	720	283 22						720	283 22		
	L'Escooupe.	12,940	4,762 38	1,530					12,940	4,762 38	1,530	
Queen's.	Canal Saint-Pierre.	20,410	9,227 94						20,410	9,227 94		
Richmond	Saint-Pierre	90,830	27,435 95						90,830	27,435 95		
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49						23,584	5,570 49		
	Rivière Bourgeois.	18,920	4,468 87						18,920	4,468 87		
	Marine Ship.	320	56 53	49,167 19					320	56 53	49,167 19	
	Foulaumont.											
	Lookeport.	34,048	10,591 41						34,048	10,591 41		
	Barrington.	24,580	10,085 07	20,676 48					24,580	10,085 07	20,676 48	
	Yarmouth.	136,109	46,556 32	46,556 32					136,109	46,556 32	46,556 32	
	Hants	6,450	1,627 00						6,450	1,627 00		
	Victoria.	3,820	1,569 95	1,569 95					3,820	1,569 95	1,569 95	
	Remory, "C.B." pertes.			762 98							762 98	
		1,790,655	594,262 63	594,262 63				105,463	32,202 70		32,202 70	
												626,465 33
												626,465 33

Coût du dragage dans le Nouveau-Brunswick pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.		Pendant l'exercice 1894-95.		Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
Gloucester.	Bathurst.....	98,687	29,095 79	.....	.....	98,687	29,095 79	29,095 79
	Richibouctou.....	101,048	34,940 07	.....	.....	101,048	34,940 07	34,940 07
	Cocagne.....	27,180	9,601 45	.....	.....	27,180	9,601 45	9,601 45
Kent.	Boucoche.....	13,005	4,984 24	.....	.....	13,005	4,984 24	4,984 24
	do Priest's Point.....	3,510	1,110 70	.....	.....	3,510	1,110 70	1,110 70
	do Chapel Point.....	4,140	1,310 07	.....	.....	4,140	1,310 07	1,310 07
Northumberland	do quai de Robertson.....	45	14 23	.....	.....	45	14 23	14 23
	Fer-à-Cheval, Miramichi.....	197,692	53,185 83	.....	.....	197,692	53,185 83	53,185 83
	Outer Bar.....	27,125	7,495 51	.....	.....	27,125	7,495 51	7,495 51
Queen.	Grande Dame.....	37,975	10,121 67	.....	.....	37,975	10,121 67	10,121 67
	Gordon Flats.....	22,425	4,403 95	.....	.....	22,425	4,403 95	4,403 95
	Grand Lac.....	93,555	16,372 96	.....	.....	93,555	16,372 96	16,372 96
Ristigouche.	do Anse de McMiami.....	20,440	4,522 82	.....	.....	20,440	4,522 82	4,522 82
	Jemseg.....	61,305	12,117 74	.....	.....	61,305	12,117 74	12,117 74
	Waasbemoak.....	48,975	6,340 83	.....	.....	48,975	6,340 83	6,340 83
Saint-Jean.	Grinness Mid-ground.....	12,040	3,274 99	.....	.....	12,040	3,274 99	3,274 99
	Gagetown Creek.....	6,965	1,894 52	.....	.....	6,965	1,894 52	1,894 52
	Dalhousie.....	22,301	6,543 08	.....	.....	22,301	6,543 08	6,543 08
Saint-Jean.	Traverse.....	29,400	9,008 64	.....	.....	29,400	9,008 64	9,008 64
	Terminus du ch. de fer Interc.....	139,810	37,130 01	.....	.....	139,810	37,130 01	37,130 01
	Ile Navy.....	25,294	9,296 79	.....	.....	25,294	9,296 79	9,296 79
Westmoreland.	Marble Cove.....	20,625	4,374 40	.....	.....	20,625	4,374 40	4,374 40
	Moulin de Murray.....	23,880	3,441 63	.....	.....	23,880	3,441 63	3,441 63
	Quai d'Indiantown.....	1,615	3,192 83	.....	.....	1,615	3,192 83	3,192 83
York.	Grand quai.....	7,187	2,680 24	.....	.....	7,187	2,680 24	2,680 24
	Quai d'Adam.....	7,513	3,247 29	.....	.....	7,513	3,247 29	3,247 29
	Miller et Woodman.....	9,275	1,090 42	.....	.....	9,275	1,090 42	1,090 42
King.	Hayford, Stetson et Cie.....	8,015	942 29	.....	.....	8,015	942 29	942 29
	Quai International.....	450	52 90	.....	.....	450	52 90	52 90
	Quai de la ligne Anchor.....	4,695	996 81	.....	.....	4,695	996 81	996 81
Sunbury.	Oromocto.....	253,848	49,025 53	30,725	5,796 99	284,573	54,822 52	54,822 52
	Pointe-du-Chêne.....	69,700	21,125 92	10,590	4,361 53	80,290	25,487 45	25,487 45
	Frédéricton.....	39,395	7,699 15	.....	.....	39,395	7,699 15	7,699 15
Westmoreland.	Traverse de Saint-Martin.....	15,570	6,827 26	.....	.....	15,570	6,827 26	6,827 26
	Gibson.....	30,395	4,379 52	.....	.....	30,395	4,379 52	4,379 52
	Nashwaak.....	1,600	485 22	8,200	1,547 12	1,600	485 22	485 22
York.	Battures du Pêcheur et des Noix.....	.....	.....	.....	.....	8,200	1,547 12	1,547 12
	Pointe Belleisle.....	60,170	8,156 76	.....	.....	60,170	8,156 76	8,156 76
	Rivière Kennebecasis.....	116,270	20,081 83	10,200	1,924 47	116,270	20,081 83	20,081 83
King.	Moss Glen.....	1,672,320	397,466 01	59,715	13,630 11	1,732,035	411,096 12	411,096 12

Coût du dragage dans l'île du Prince-Edouard pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.				Pendant l'exercice 1894-95.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.				
		vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.			vgs c.	\$ c.			
King	Grande Rivière.....	51,735	10,001 70	24,485	5,302 34	76,170	15,304 04					
	Rivière Montague.....	132,480	22,819 11			132,480	22,819 11					
	Havre de Murray-Sud.....	99,453	17,638 73			99,453	17,638 73					
	Sturgeon.....	16,026	6,066 27			16,026	6,066 27					
	Quai de Sainte-Marie.....	21,963	4,752 55			21,963	4,752 55					
	Quai, ch. de fer Georgetown-Cardigan.....	1,002	408 32	23,625	5,126 56	1,002		23,625	5,126 56			72,115 58
Queen	Quai, ch. de fer Charlottetown do de Pownal do	54,618	15,003 50			54,618	15,003 50					
	Traverse de Charlottetown Steam Nav. Co do	14,193	2,963 50			14,193	2,963 50					
	Quai de Connolly do de Peake Bros	4,045	670 61			4,045	670 61					
	Crapaud.....	7,068	4,904 15			7,068	4,904 15					
	Pointe Rocheuse.....	5,343	3,417 17			5,343	3,417 17					
	Rivière Vernon.....	5,355	3,424 85			5,355	3,424 85					
	Ile des Bois.....	89,782	27,493 03			89,782	27,493 03					
	Créque des Neuf Milles.....	28,610	6,536 20			28,610	6,536 20					
	Pointe de Hickey.....	82,920	13,426 13			82,920	13,426 13					
	Pinette.....	17,860	6,326 72			17,860	6,326 72					
	Fort-Augustus.....	2,780	548 00			2,780	548 00					
	Traverse du Port-Sud.....	31,650	6,286 46			31,650	6,286 46					
	Casampec.....	750	150 51			750	150 51					
	Cap-Traverse.....	2,441 28	756 24			2,441 28	756 24					
	Summerside.....	3,825	631 68			3,825	631 68					
	Jérès de la Pointe-Hurd.....	3,195	5,528 75			3,195	5,528 75					
	Ternish.....	33,015	3,870 60			33,015	3,870 60					
	Casampec.....	7,161	4,773 88			7,161	4,773 88					
	Cap-Traverse.....	13,536	4,109 67			13,536	4,109 67					
	Créque de Gauthier.....	11,649	8,305 50	121,578 93		11,649	4,109 67	121,578 93				121,578 93
Prince	Summerside.....	17,847	8,305 50			17,847	8,305 50					
	Jérès de la Pointe-Hurd.....	29,396	8,013 37			29,396	8,013 37					
	Ternish.....	41,070	7,289 95			41,070	7,289 95					
	Casampec.....	11,387	13,005 45			11,387	13,005 45					
	Cap-Traverse.....	1,157	538 42			1,157	538 42					
	Créque de Gauthier.....	16,740	5,105 89			16,740	5,105 89					
	Total	865,376	217,218 69	48,060	10,428 90	261,298	227,647 59					227,647 59

Coût du dragage dans Québec pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895, à même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-deux exercices terminés le 30 juin 1894.				Pendant l'exercice 1894-95.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.				
		vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.			vgs c.	\$ c.			
Ile de la Madeleine, comté de Gaspé.....	Havre aux Maisons.....											
Témiscouata.....	Amiersq, Havre d'Amiersq, Rivière-du-Loup.....											
Rimouski.....	Rimouski.....											
	Total											

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque dragage, pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Exercice.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉPOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73.	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	6,800	2,392 92	18,655	9,892 89	61,320	21,663 20	0 35 328
1873-74.	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	.....	.....	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28 071
1874-75.	78,223	17,325 05	24,416	13,288 83	.....	.....	58,283	10,891 80	121,294	40,456 77	0 33 354
1875-76.	79,935	17,040 52	31,974	21,885 90	.....	.....	74,460	12,758 27	230,192	49,818 22	0 21 642
1876-77.	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	82,860	12,011 18	299,085	70,766 91	0 23 594
1877-78.	81,070	23,323 92	106,857	29,697 94	.....	.....	46,490	9,164 07	270,787	64,943 04	0 23 988
1878-79.	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	36,390	12,674 98	245,352	64,831 88	0 21 961
1879-80.	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	.....	.....	765	374 08	228,379	64,396 69	0 23 197
1880-81.	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	.....	.....	2,317	693 44	180,065	46,439 46	0 25 232
1881-82.	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	.....	.....	216,531	61,347 15	0 28 331
1882-83.	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	.....	.....	.....	.....	284,308	67,500 00	0 25 890
1883-84.	47,068	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	.....	.....	268,359	62,376 68	0 23 792
1884-85.	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	.....	.....	.....	.....	142,432	46,706 84	0 33 056
1885-86.	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	.....	.....	128,977	43,288 79	0 33 056
1886-87.	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	.....	.....	138,102	45,000 00	0 32 058
1887-88.	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	.....	.....	146,783	64,798 03	0 30 071
1888-89.	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	.....	.....	177,273	54,451 87	0 30 071
1889-90.	86,068	20,544 93	61,698	24,386 57	.....	.....	.....	.....	188,398	53,605 55	0 30 023
1890-91.	96,588	20,375 09	61,698	24,386 57	.....	.....	.....	.....	66,585	50,980 67	0 26 044
1891-92.	73,023	20,592 85	81,993	17,376 08	.....	.....	.....	.....	198,622	62,498 50	0 31 046
1892-93.	108,036	23,743 26	40,834	18,125 58	.....	.....	.....	.....	213,288	56,261 71	0 26 384
1893-94.	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99	.....	.....	.....	.....	4,527,012	1,260,731 52	0 27 084
1894-95.	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70	.....	.....	.....	.....	227,648 09	923,436	.....
	1,732,087	411,097 20	1,851,534	614,530 05	18,005	7,458 03	923,436	227,648 09	4,527,012	1,260,731 52	0 27 084

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Exercice.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la venge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	vgs c.	\$ c.	\$ c.
1878-79.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 25 58
1879-80.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29 64
1880-81.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22 98
1881-82.....	10,640	2,650 50	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24 90
1882-83.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30 52
1883-84.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45 78
1884-95.....	NH	.....	NH	.....	NH	.....	NH	.....	NH	.....	.....
.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30 03

ÉTAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et le coût de chaque dragage pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt-deux exercices expirés le 30 juin 1894.				1894-95.				Total pour les vingt-trois exercices expirés le 30 juin 1895.				
	Quantité totale.		Coût.		Par verge cube.		Quantité.	Coût.		Quantité totale.	Coût total.		Coût par verge cube
	Vgs	C.	\$	c.	\$	c.		\$	c.		Vgs	\$		c.
"New Dominion"	923,803	0 19 05	177,930	65	49,125	9,268	8	982,928	187,199	23	0 19 04		
"Canada"	625,369	0 34 34	214,769	51	37,830	9,630	65	663,199	224,400	16	0 35 83		
"Cape Breton"	534,938	0 25 00	139,074	33	48,060	10,428	90	534,938	139,074	33	0 25 99		
"Prince Edward"	809,466	0 24 69	213,863	73	35,433	14,503	22	917,526	224,292	63	0 24 44		
"St. Lawrence"	269,286	0 30 59	269,363	98	42,130	12,340	36	915,719	283,987	20	0 31 00		
"George McKenzie"	456,347	0 40 09	182,970	34	213,238	56,261	71	469,137	195,310	70	0 39 12		
	4,300,209	0 27 85	1,197,972	54				4,513,447	1,264,234	25	0 27 28		

ÉTAT du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt-trois exercices terminés le 30 juin 1895.

Localité.	Quantité totale.		Coût total.		Par verge cube.	
	Vgs	C.	\$	c.	\$	c.
Parrsboro', N.-E.	42,595	0 30 06	12,804	68	0 30 06	
Windsor, N.-E.	5,450	0 29 86	1,627	60	0 29 86	
	48,045	0 30 03	14,432	28	0 30 03	

PROVINCE DE QUÉBEC.

CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Le dragage du chenal des navires, entre Montréal et Québec, à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à eau basse, a été continué pendant l'exercice 1894-95, aux endroits suivants: Lotbinière, Contrecœur et Varennes.

Lotbinière

Le 26 septembre 1894, le dragueur élévateur *Laval* commença le dragage de la moitié sud du chenal des navires à Barre-à-Boulard, et le termina le 28 juin 1895; il fut alors conduit sur la moitié nord où il continua les opérations jusqu'à la fin de l'exercice. Quantité enlevée, se composant de gros cailloux et de pierres enclavées dans le tuf, 31,675 verges cubes, au prix de \$17,334.09, ou $54\frac{7}{100}$ centins par verge cube.

Contrecœur.

Le dragueur n° 12 fut de nouveau placé sur le chenal de Contrecœur où il travailla pendant tout l'exercice, continuant l'élargissement de la courbe en amont de Bell-Mouth, le régalage de la rive sur la côte nord et le déblaiement du chenal. Quantité totale draguée, consistant en argile molle, 241,660 verges, au prix de \$25,041.33 ou $10\frac{33}{100}$ c. par verge cube.

Le 24 avril 1895, le dragueur n° 8 commença des opérations à Saint-Ours, dans le chenal de Contrecœur, le travail à faire consistant à creuser cette partie de Bell-Mouth jusqu'à 29 pieds à eau basse; il continua les opérations jusqu'à la fin de l'exercice. Quantité enlevée, consistant en argile, sable et pierres, 75,220 verges cubes, au prix de \$8,402.77, ou $11\frac{17}{100}$ c. par verge cube.

Les tableaux qui suivent donnent de plus amples détails sur les travaux exécutés.

TRAVAUX PUBLICS

ÉTAT indiquant la classification du coût du dragage dans le chenal des

Vaisseau.	Com- bustible.	Gages.	Pension.	Appro- vision- nements et matériaux	Recons- truction et répara- tions.	Coût du nouveau matériel de construc- tion.	Dépenses générales.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dragueur "Laval"...	638 70	2,423 72	656 29	1,881 59	1,230 89	.....	1,168 78
do n° 12.	2,373 80	3,011 95	1,020 13	569 57	4,132 18	.....	1,872 73
do n° 11.	36 40	121 08	30 33	60 43	114 43	.....	89 71
do n° 8. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bassin Louise.	966 88	2,030 70	641 49	514 13	1,013 28	.....	883 94
Contrecoeur.	539 22	1,132 50	357 74	236 74	565 10	.....	492 96
Arrache-pierre n° 1.	12 60	274 82	69 47	1 28	36 98	.....	67 59
do n° 2.	42 00	279 26	30 67	9 05	5,051 25	.....	926 06
Remorq. "John Pratt" ..	1,115 40	2,083 65	720 87	540 95	1,419 54	.....	1,143 04
do "Cartier" ..	516 05	1,415 71	445 13	311 75	84 72	.....	474 46
do "St. Francis" ..	901 25	1,633 74	515 91	223 48	596 01	.....	593 88
do "C.J. Brydges" ..	1,076 25	1,392 95	508 49	99 44	430 91	.....	583 15
do "M.F. Parson" ..	31 90	104 82	14 00	.....	448 82	.....	85 40
do "St. James" ..	699 30	1,214 51	437 03	116 36	200 00	.....	422 13
<i>Nouv. matériel de drag.</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nouveau dragueur ..	.....	.....	.....	.....	.....	38,193 38	6,535 12
Dragueur "Laval" ..	.....	.....	.....	.....	.....	6,606 42	1,130 41
Remorq. "Cartier" ..	.....	.....	.....	.....	.....	284 61	48 64
	8,949 75	17,119 41	5,447 55	4,614 77	15,324 11	45,084 41	16,518 00

DU CANADA.

navires entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Salaires et dépenses officielles.	Coût total.	Service de l'arrache- pierre.	Remor- quage.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour.	Nombre de verges cubes dragées.	Coût par verge cube
\$ cts.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		\$ c.		c.
876 20	8,876 17	1,956 49	6,501 43	17,334 09	97	178 70	31,675	54 ⁷² / ₁₀₀
1,404 05	14,384 41	2,464 94	8,191 98	25,041 33	166	150 85	241,660	10 ³² / ₁₀₀
67 12	519 50	114 45	380 22	1,014 17	4	253 54	3,080	32 ³² / ₁₀₀
.....
662 67	6,713 09	1,932 37	6,421 60	15,067 06	104	144 87	71,740	21
369 56	3,743 82	1,077 67	3,581 28	8,402 77	58	144 87	75,220	11 ¹⁷ / ₁₀₀
50 67	513 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
694 22	7,032 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
856 87	7,880 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
355 69	3,603 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
445 12	4,909 39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
437 16	4,528 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
64 02	748 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
316 65	3,405 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....
4,899 14	49,672 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
847 41	8,584 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36 45	369 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12,383 00	125,441 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RÉSUMÉ des travaux de dragage du chenal des navires dans le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Vaisseau.	Lieu des opérations.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 10 heures par jour.		Appareils de dragage en marche.		Quantité draguée, en verges cubiques, mesure de chaland.			Nature des déblais.	Quantité draguée, en verges cubiques, à chaque endroit.					
		Jours.	Total, jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre.	Roc.	Total.		Lothinière.	Varennes.	Contrecoeur.	Bassin Louise.		
Dragueur "Laval".	Lothinière.....	97	97	970	970	658	658	.....	31,675	31,675	Pierres, tuf, argile et cailloux.	31,675	.....	.....	.....	.....
Dragueur "n° 11".	Varennes.....	4	4	40	40	.....	33	3,080	.....	3,080	Argile et pierre.....	.....	3,080	.....	.....	.....
Dragueur "n° 12".	Contrecoeur.....	166	166	1,660	1,660	1,404	1,404	241,660	.....	241,660	Argile molle.....	.....	.....	241,660	.....	.....
Dragueur "n° 8".	Bassin Louise...	104	104	1,040	.....	707½	.....	71,740	.....	71,740	Sable, gravier et pierre.	.....	.....	.....	71,740	.....
Dragueur "n° 8".	Contrecoeur.....	58	162	580	1,620	487	1,194½	75,220	.....	146,960	Argile et sable.....	.....	.....	75,220	.....	.....
		.....	.....	.....	.....	.....	.....	391,700	31,675	428,375	.....	.....	.....	.....	31,675	71,740

Travaux Publics.

DRAGAGE À BERTHIER (EN HAUT).

Berthier (en haut) se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, 45 milles à l'est de Montréal, et vis-à-vis Sorel.

Entre le 9 et le 31 août 1894, le dragueur *St. Pierre* a fait une tranchée à la tête de l'Île-au-Foin, depuis le chenal du nord (ainsi appelé) jusqu'au grand chenal du fleuve Saint-Laurent, enlevant 10,209 verges cubes d'argile molle et de sable. Le même dragueur a encore travaillé en aval de la rivière Ralston (près de Berthier) depuis le 3 septembre jusqu'au 7 novembre, et a enlevé 33,136 verges cubes d'argile et de sable. La profondeur d'eau créée aux deux endroits est de $8\frac{1}{2}$ pieds.

DRAGAGE À CHARLEMAGNE.

Charlemagne, dans le comté de L'Assomption, est un petit village situé sur la rivière L'Assomption, vis-à-vis le bout d'aval ou oriental de l'Île de Montréal, et à 16 milles de la ville de Montréal.

Depuis plusieurs années le ministère a fait exécuter du dragage en cet endroit, et entre le 6 octobre et le 7 novembre 1894 le dragueur *Nithsdale* a travaillé en avant du quai, creusant jusqu'à 10 pieds au-dessous de zéro, et a enlevé 12,741 verges cubes d'argile.

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Châteauguay se trouve à l'embouchure de la rivière de ce nom, 5 milles de Caughnawaga et 14 milles au sud-ouest de Montréal.

Entre le 7 septembre et le 13 octobre 1894, le dragueur *St. Louis* a travaillé dans le chenal des bateaux sur le côté oriental du bassin, et a pratiqué deux tranchées de 200 pieds de long, 46 pieds de large et 6 pieds de profondeur, enlevant 1,259 verges cubes de tuf, 159 de gros cailloux et 930 de sable.

DRAGAGE À CHICOUTIMI.

Chicoutimi, dans le comté qui porte ce nom, se trouve au point de départ de la navigation de la rivière Saguenay, $7\frac{1}{2}$ milles en amont de Tadoussac.

Entre le 2 juillet et le 9 novembre 1894, le dragueur élévateur n° 12 fut occupé à raser plusieurs hauts-fonds dans la rivière Saguenay, près Chicoutimi, creusant jusqu'à 12 pieds au-dessous de zéro, et enlevant 73,342 verges cubes de tuf, de gros cailloux, de gravier, d'argile, de roches et de sable.

DRAGAGE À DORVAL.

Dorval, comté de Jacques-Cartier, est situé sur le lac Saint-Louis, sur le côté sud-ouest de l'île de Montréal.

Ici le dragueur *St. Louis* a approfondi l'abord par l'eau navigable jusqu'au débarcadère des bateaux et fut occupé à ce travail depuis le 13 octobre jusqu'au 19 novembre 1894. Depuis le 7 mai jusqu'à la fin de l'exercice 1895 il a pratiqué trois tranchées de 960 pieds, trois de 700 et deux de 100 pieds de long, chaque tranchée ayant 23 pieds de largeur et de 6 de profondeur; 16,990 verges cubes d'argile furent enlevées.

DRAGAGE À L'ÎLE GROSBOIS.

L'île Grosbois forme l'un des groupes d'îles situées dans le fleuve Saint-Laurent, 6 milles environ à l'est de la ville de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* a travaillé en cet endroit depuis le 14 août jusqu'au 5 septembre 1894, approfondissant les abords du quai par l'eau navigable; il a pratiqué une tranchée de 1,400 pieds de long, 22 de large et 6 de profondeur, enlevant 3,070 verges cubes d'argile et 360 de tuf.

DRAGAGE DANS LE BASSIN LOUISE.

Au commencement de l'exercice, le dragueur n^o 8, faisant partie de la flotte du chenal des navires, travailla dans le bassin Louise et continua les opérations jusqu'à la fin de la saison de 1894, déblayant et élargissant le côté sud-ouest du bassin à une profondeur de 31 pieds à eau basse. Quantité de matières enlevées, 71,740 verges cubes de sable, gravier et roches, au prix de 21 centins par verge cube.

DRAGAGE À LOUISEVILLE.

Louiseville, comté de Maskinongé, est situé sur la rivière du Loup, laquelle se décharge dans le lac Saint-Pierre, sur sa rive septentrionale. Le village se trouve à trois milles du lac dans l'intérieur des terres, 74 milles à l'est de Montréal.

Entre le 10 mai et le 17 juin 1895 le dragueur *Nithsdale* fut employé à draguer sur un haut-fond qui s'était formé à l'embouchure de la rivière et à travers lequel il pratiqua une tranchée de 2,300 pieds de long et 20 pieds de large, s'étendant depuis l'embouchure de la rivière jusque dans le lac Saint-Pierre et faisant une profondeur de 9 pieds à eau basse; il a enlevé 9,384 verges cubes de sable et 3,953 d'argile.

DRAGAGE À NICOLET.

La rivière Nicolet se décharge dans le fleuve Saint-Laurent sur sa rive méridionale au pied du lac.

Entre le 7 et le 29 juin, du dragage a été fait par le dragueur *Saint-Pierre* qui a approfondi l'embouchure de la rivière, enlevant 10,425 verges cubes d'argile et donnant une profondeur de 8½ pieds à eau basse.

DRAGAGE SUR LA RIVIÈRE SAINT-PIERRE.

La rivière Saint-Pierre se décharge dans le Saint-Laurent, sur la rive nord de ce dernier, près la Pointe Saint-Charles, Montréal.

Entre le 2 juillet et le 11 avril 1894, le dragueur *Saint-Louis* a approfondi le chenal sur une longueur de 300 pieds, une largeur de 66 pieds et une profondeur de 5 pieds à eau basse. Les matières enlevées se composaient de 2,888 verges cubes de tuf, gros cailloux, argile et roches.

DRAGAGE À SAINT-PLACIDE.

Le village de Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, se trouve sur la rive nord de l'Ottawa, à 17 milles en amont de sa jonction avec le fleuve Saint-Laurent, et à 9 milles de Saint-André.

Entre le 16 juillet et le 3 octobre 1894, et les 21 et 29 juin 1895, le dragueur *Nithsdale* fut occupé à creuser dans le chenal des bateaux, ainsi qu'au quai. Il a dragué jusqu'à une profondeur de 7 pieds au-dessous de zéro, au niveau d'été, et enlevé 30,641 verges cubes d'argile et 668 gros cailloux.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À AMHERSTBURG.

Amherstburg est un port d'inscription, dans le comté d'Essex, situé sur la rivière Détroit, 5 milles en amont du lac Erié.

Depuis plusieurs années le ministère a fait travailler ici un dragueur qui a approfondi le lit de la rivière en avant des différents quais, afin de loger les gros navires modernes qui naviguent sur les lacs et dont plusieurs arrêtaient dans ce port pour faire de la houille, etc.

Travaux Publics.

Le dragueur *Ontario* a travaillé dans cette localité depuis le 2 juillet jusqu'au 15 novembre 1894 ; il a fait, en ligne avec les quais, sept tranchées de 175, 210, 300, 750, 660 et deux de 600 pieds de large et d'une profondeur de 19 pieds au-dessous de zéro. Le dragueur a pareillement travaillé sur un haut-fond qui se trouvait dans le chenal de la rivière et appelé le *New York*, et en enleva autant que possible toutes les matières détachées, ne laissant que la roche solide. Il a fallu recourir à l'aide d'un plongeur pour enlever quantité de gros cailloux découverts par le dragage et que le dragueur n'avait pu lever.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, chef-lieu du comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, 43 milles à l'ouest de Kingston.

Depuis plusieurs années le ministère a amélioré le port et la rivière par des dragages dont le besoin se faisait vivement sentir par suite de la faible profondeur qui existait, spécialement à l'embouchure de la rivière où il se formait, presque chaque printemps, des refoulements de glace qui causaient des inondations. Les opérations de dragage exécutées en cette localité ont été très utiles.

Le dragueur *Queen* a travaillé ici depuis le 3 juillet 1894 jusqu'au 25 septembre et depuis le 17 octobre jusqu'au 10 novembre ; il a pratiqué une tranchée de 455 pieds de long entre le phare et l'île Mill, et sur le côté ouest de cette île quatre tranchées de 35, 100, 260 et 495 pieds de long ; chaque tranchée avait une largeur de 25 pieds et une profondeur de 9. Dans la rivière Moira, 7 tranchées contiguës de 100, 118, 123, 170, 215, 230 et 240 pieds de long furent pratiquées à une profondeur de 5½ à 6 pieds. Les matières enlevées de la rivière consistaient principalement en roches brisées par le pétardement. La quantité draguée a été de 11,082 verges cubes d'argile et roche, 6,100 de gravier et 512 de gros cailloux.

DRAGAGE À COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, se trouve sur la baie Nottawasaga, sur la rive sud de la baie Georgienne, à 94 milles de Toronto.

Le port est très vaste et commode, protégé au nord et à l'est par d'immenses brise-lames, et afin d'aider à la navigation le ministère y fait depuis plusieurs années travailler un dragueur qui creuse un peu partout dans le port et près des quais.

Le dragueur *Challenge* a travaillé, a fait des opérations depuis le 2 juillet jusqu'au 29 août 1894. Il a pratiqué deux tranchées dans le tuf en dehors du brise-lames, à l'entrée du port ; ces tranchées ont 500 et 350 pieds de long et 25 pieds de large. Entre le quai de l'élévateur du Grand-Tronc et le grand chenal, trois tranchées de 910, 810 et 320 pieds et 24 de large furent pratiquées à une profondeur de 16 pieds au-dessous de zéro.

Il a été enlevé 1,560 verges cubes de tuf et 1,980 d'argile.

DRAGAGE À LA BAIE-DU-FRANÇAIS.

La Baie-du-Français, ou Pickering-Harbour, se trouve sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé en cet endroit entre le 2 et le 23 octobre 1894. Il a pratiqué, entre les jetées, deux tranchées de 708 pieds de long, 45 de large et 11 de profondeur, et enlevé 4,410 verges cubes de sable.

DRAGAGE À GODERICH.

Goderich est situé sur le côté nord de la rivière Maitland, sur le côté est du lac Huron, dans le comté d'Huron, à 68 milles de Sarnia en allant vers le nord. Le port est artificiel ; on y pénètre par le lac entre les jetées.

Le dragueur "N^o 9" a travaillé ici entre le 2 et le 18 juillet 1894, creusant dans un haut fond à l'entrée des jetées, et enlevant 10,800 verges cubes de sable fin.

DRAGAGE À HAMILTON.

Le port d'Hamilton est la partie de la baie Georgienne qui se trouve en face et voisin de la ville d'Hamilton.

Depuis le 2 juillet jusqu'au 11 septembre 1894 le dragueur *Nipissing* a continué de draguer un haut-fond qui se trouvait en avant des quais et dans lequel il a pratiqué trois tranchées de 490 pieds de long et 66 de large ; il a pareillement fait, au quai de la compagnie du chemin de fer électrique, trois tranchées de 148 pieds de long et 57 de large. Deux tranchées de 210 pieds de long et 44 de large ont été faites à la cale de construction de la rue James, et dans le canal Burlington des obstructions, qui se trouvaient aux deux bouts ainsi que dans le chenal en général, ont été enlevées. La profondeur d'eau donnée dans toutes les tranchées est de 14 pieds, et les matières suivantes ont été enlevées :

	Verges cubes.
Sable fin.....	13,440
Sable ordinaire.....	1,000
Argile et roche.....	1,310
soit un total de 15,750 verges cubes.	

DRAGAGE À LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se décharge dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur, dans la circonscription électorale d'Algoma. De grandes quantités de grains sont expédiées de cette rivière à l'est.

Entre le 2 août et le 10 novembre 1894, et depuis le 6 mai jusqu'à la clôture de l'exercice 1895, le dragueur élévateur "N^o 9" a travaillé sur un haut-fond allant de l'embouchure de la rivière jusque très avant dans la baie et à travers lequel il pratiqua une tranchée de 4,100 pieds de long, 200 pieds de large et 21 pieds de profondeur. Les matières enlevées ont formé 162,950 verges cubes de sable, d'argile et de vase.

DRAGAGE À KINCARDINE.

Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se décharge dans le lac Huron, 31 milles au nord de Goderich.

Le port étant devenu obstrué par des amas de vase, de sable, etc., un dragueur fut employé, entre le 6 et le 25 août, à enlever ces accumulations. Il y travailla 114 heures et enleva 6,000 verges cubes de matières, sable et argile. Ces opérations ont coûté \$1,195.83.

DRAGAGE À KINGSVILLE.

Kingsville est situé dans la circonscription d'Essex-sud, sur le lac Erié, et se trouve à 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit. Le havre est formé par deux jetées qui, partant du bord de l'eau, s'étendent dans le lac.

L'entrée du havre étant obstruée par une barre de sable, le dragueur *Ontario* fut mis à l'œuvre, le 6 mai, pour la raser, et continua ce travail jusqu'au 29 du même mois. Deux tranchées de 450 pieds de long, ayant une largeur totale de 60 pieds et une profondeur de 12, furent pratiquées, et 6,060 verges cubes de sable furent enlevées.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, dans le comté de Simcoe, est le point terminal de la division Midland du chemin de fer Grand Tronc sur la baie Georgienne.

Le dragueur *Challenge* fut employé ici depuis le 3 septembre jusqu'au 24 octobre 1894 (clôture de la navigation) ; puis, reprenant les opérations le 15 mai, il les con-

Travaux Publics.

tinua jusqu'au 14 juin 1895. Il fit du dragage sur un haut-fond de tuf et de cailloux situé à l'entrée du port et à travers lequel il pratiqua sept tranchées contiguës de 96, 175, 225 et quatre de 300 pieds de long, 24 pieds de large et 17 de profondeur ; il fit aussi, en avant du moulin de Playfair, quatre tranchées de 200, 250, 325 et 400 pieds de long, 20 pieds de large chacune, à une profondeur de 10 pieds. Deux vieux caissons submergés furent aussi enlevés de près du moulin.

15,110 verges cubes de tuf, argile, cailloux et sable furent enlevées.

DRAGAGE À OAKVILLE.

Oakville, comté d'Hamilton, est un port d'inscription situé sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est d'Hamilton.

Le dragueur *Nipissing* fut employé ici, entre le 27 mai et le 21 juin 1895, à creuser entre les jetées jusqu'à 12 pieds à eau basse ; il pratiqua trois tranchées contiguës de 780, 810 et 330 pieds de long, larges de 25 pieds chacune, et enleva 10,740 verges cubes d'argile, roches et sable.

DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe, est une anse de la baie Georgienne. Il est aussi le point terminal de l'un des embranchements du chemin de fer Grand Tronc.

Le 19 juin 1895, le dragueur *Challenge* commença des opérations qu'il termina le 29 du même mois après avoir pratiqué, à travers un haut-fond qui se trouvait dans la baie, une tranchée de 200 pieds de long, 80 pieds de large et 15 pieds de profondeur. Il enleva 3,030 verges cubes d'argile.

DRAGAGE À PORT-ELGIN.

Port-Elgin se trouve dans le comté de Bruce, sur la rive orientale du lac Huron, 4 milles au sud de Southampton et 24 milles au nord de Kincardine.

Le port étant devenu obstrué, un dragueur fut employé à enlever des amas de sable. Commencant les opérations le 27 août, il les termina le 17 septembre après avoir travaillé pendant 120 heures et enlevé 4,990 verges cubes de matières, au prix total de \$10,015.89, y compris l'inspection.

DRAGAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le comté de Durham, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto, et 102 milles en amont de Kingston.

Le port est un havre artificiel formé par des jetées qui ont été construites dans le lac.

Le dragueur *Nipissing* a été employé à enlever une certaine quantité de sable qui s'était amassé à l'entrée des jetées ; il commença les opérations le 24 juin et les continua jusqu'à la clôture de l'exercice 1895. Il pratiqua cinq tranchées de 87, 151, 273, 355 et 408 pieds de long, 25 pieds de large chacune, à une profondeur de 12 pieds au-dessous de zéro, enlevant 1,980 verges cubes de sable.

DRAGAGE À PORT-STANLEY.

Le havre de Port-Stanley se trouve à l'embouchure de la *Kettle Creek*, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Érié, à 84 milles de Port-Colborne, et à 24 milles de London ; il est formé par deux jetées qui s'étendent dans le lac chaque côté de l'embouchure de la crique.

Une barre de sable s'était formée à l'entrée du havre et entre les jetées. Le dragueur *Ontario* travailla en cet endroit entre les 6 et 29 juin 1895 ; il pratiqua deux tranchées de 725 pieds de long et 60 pieds de large en dehors des jetées, puis deux tranchées de 400 pieds de long et 50 pieds de large entre les jetées, toutes à une profondeur de 12 pieds à eau basse. 11,160 verges cubes de sable furent enlevées.

DRAGAGE À TRENTON.

Trenton est un port d'inscription situé sur la baie de Quinté à l'embouchure de la rivière Trent, à l'endroit où se trouve l'entrée orientale du canal Murray. Distance de 101 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Queen* travailla en cette localité depuis le 25 septembre jusqu'au 16 octobre 1894, et depuis le 24 avril jusqu'à la clôture de l'exercice 1895.

Au quai de Cooley neuf tranchées furent pratiquées comme suit : deux de 175 pieds, deux de 150, deux de 100 et trois de 250, 235 et 120 pieds de long chacune—toutes ayant 25 pieds de long et 10 de profondeur.

Au quai de Hethbun, deux tranchées de 175 et une de 160 pieds de long, ayant une longueur totale de 75 pieds, à une profondeur de 10 pieds.

Au quai de Crowe, deux tranchées de 50 et 230 pieds de long. Au quai de Squire, une tranchée de 155 pieds de long. Au quai de Gilmour, une tranchée de 100 pieds et une autre de 150 pieds de long furent terminées. Toutes ces tranchées ont 25 pieds de large et une profondeur de 10 pieds au-dessous de zéro.

Dans le chenal du nord, entre la ville de Trenton et l'entrée du canal Murray, deux tranchées de 800 pieds de long, une de 300 et une troisième de 250 pieds de long furent pratiquées à une profondeur de 10 pieds à eau basse, chacune ayant 25 pieds de large.

Les quantités suivantes furent enlevées :

3,194	verges	cubes	d'argile et roche
1,868	do		de cailloux
4,996	do		de tuf
1,768	do		de vase
1,694	do		d'argile

soit un total de 13,520 verges cubes.

DRAGAGE À WHITBY.

Whitby est situé sur la rive nord du lac Ontario, 30 milles à l'est de Toronto.

Un banc de sable s'étant formé à l'entrée et entre les jetées, le dragueur *Nipissing* y fut mis à l'œuvre le 16 septembre et continua les opérations jusqu'au 1^{er} octobre 1894 ; il pratiqua deux tranchées de 578 pieds de long, 44 pieds de large dans ce haut-fond, et une tranchée dans le havre le long de la jetée est ; cette tranchée a 116 pieds de long et 22 de large. Toutes ont une profondeur de 12 pieds. Quantité de matières enlevées, 3,780 verges cubes de sable fin.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Challenge" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
Gages.....	395 00		382 50		391 07		395 00		140 63		30 00		30 00		30 00		384 52		283 16		117 00		30 00		385 00		2,974 48	
Huile.....	378 28				520 07												92 00								237 76		1,228 11	
Bois.....					87 00		106 75																				193 75	
Comestibles.....							108 64		35 06																		644 94	
Approvisionnement.	108 59		98 01		102 24																						38 40	
Équipement.....			3 62		5 27																						86 01	
Réparations.....			85 53		43 53		34 94		4 07																		1,694 94	
Pilotage.....																												
Remorquage.....																												
Depenses imprévues.	12 09		88 89						14 83																		129 51	
Totaux.....	964 52		608 05		1,149 78		640 33		194 59		30 00		30 00		30 00		735 45		1,716 98		117 00		30 00		772 84		6,990 14	
Frais d'exploitation..	888 96		523 12		1,106 25		605 39		190 52		30 00		30 00		30 00		439 24		382 12		117 00		30 00		765 18		5,107 78	
Réparat. ordinaires..	75 56		85 53		43 53		34 94		4 07								296 21		176 19						7 66		723 69	
do extraordiu.....																			1,158 67								1,158 67	
Totaux.....	964 52		608 05		1,149 78		640 33		194 59		30 00		30 00		30 00		735 45		1,716 98		117 00		30 00		772 84		6,990 14	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Ontario" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	395 00		395 00		395 00		395 00		212 50		30 00		30 00		30 00		305 00		425 91		424 00		395 00		3,432 41	
Houille.....	240 45		174 90		124 44		112 30		49 13												120 00		314 77		1,135 99	
Bois.....	102 75		102 70		102 75		104 70														103 00		103 00		618 00	
Comestibles.....	14 19		1 03		14 07		13 65		9 45												30 13		15 23		97 77	
Approvisionnements.			2 10				15 21														37 07				255 95	
Équipement.....																										
Réparations.....	58 23		62 22		21 04		59 12		88 25												41 89		44 74		555 60	
Pilotage.....																										
Remerciages.....																										
Dépenses imprévues.			24 00						378 19																	501 24
Totaux.....	810 62		761 95		657 30		639 98		737 52		30 00		30 00		30 00		370 31		827 43		769 89		873 86		6,598 86	
Frais d'exploitation.	752 39		639 73		636 26		640 86		649 27		30 00		30 00		30 00		30 00		285 72		596 58		820 12		5,209 93	
Réparat. ordinaires.	58 23		62 22		21 04		59 12		88 25												173 31		44 74		847 22	
do extraordinaire.																									541 71	
Totaux.....	810 62		761 95		657 30		639 98		737 52		30 00		30 00		30 00		370 31		827 43		769 89		873 86		6,598 86	

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des débonrés du dragueur "Nipissing" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	395 00		407 00		395 00		395 00		132 95		329 95		371 38		635 76		1,634 77		1,433 37		2,434 04		416 60		8,980 82	
Houille.....	209 27		224 55		157 66		292 50		70 64												66 86		364 50		1,386 07	
Bois.....	104 94		106 47		106 44		104 94		32 79												67 52		163 90		627 00	
Comestibles.....			1 49		4 82																30 44		15 65		52 40	
Approvisionnements.....	20 40																				23 22		82 37		253 34	
Équipement.....	43 31		30 90		8 16		39 59		30 00												328 91		106 23		2,405 60	
Réparations.....					8 00																				38 00	
Pilotage.....																										
Rennorquage.....																										
Dépenses imprévues.....	12 90		48 70		1 83		2 44		7 40												36 25				109 53	
Totaux.....	785 82		819 11		681 91		834 47		273 78		329 95		1,241 31		684 27		2,043 35		2,083 20		2,986 25		1,089 34		13,852 76	
Frais d'exploitation.....	742 51		788 21		673 75		794 88		273 78		30 00		44 65		30 00		126 59		61 76		388 94		983 11		4,938 18	
Réparat. ordinaires.....	43 31		30 90		8 16		39 59														397 13		106 23		625 32	
do extraordinaire.....																					2,200 18				8,289 25	
Totaux.....	785 82		819 11		681 91		834 47		273 78		329 95		1,241 31		684 27		2,043 35		2,083 20		2,986 25		1,089 34		13,852 76	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Queen" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
Gages.....	415 00		420 00		412 50		395 00		235 80		30 00		30 00		30 00		30 00		636 53		385 00		385 00		395 00		3,424 83	
Houille.....	149 50		217 27				281 50		149 50								227 00		76 36								1,101 13	
Bois.....			112 50		107 86		103 23		59 11												103 00				103 00		701 81	
Comestibles.....					11 52		13 64															28 73					53 89	
Approvisionnements.....			1 85																			13 09					236 74	
Équipement.....																											638 75	
Réparations.....	38 89		111 69		73 83		4 65		57 02													91 01						
Pilotage.....																												
Remorquage.....																												
Dépenses imprévues.....	13 15								8 59													4 73					38 84	
Totaux.....	729 65		863 31		605 71		798 02		510 02		30 00		30 00		30 00		30 00		1,104 04		862 56				597 68		6,190 99	
Frais d'exploitation.....	690 76		751 62		531 88		793 37		453 00		30 00		30 00		30 00		30 00		517 36		771 55				591 34		5,220 88	
Réparat. ordinaires.....	38 89		111 69		73 83		4 65		57 02										118 56		91 01				6 34		501 99	
do extraordinaires.....																			468 12								468 12	
Totaux.....	729 65		863 31		605 71		798 02		510 02		30 00		30 00		30 00		30 00		1,104 04		862 56				597 68		6,190 99	

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Louis," pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	350 00		350 00		350 00		350 00		302 66		302 66		350 00		320 05		320 05		152 16		152 16		350 00		2,224 43		4,749 30
Houille.....			153 16		124 80				178 08		178 08											224 40				680 44	
Bois.....					93 22		93 22				69 00											90 00				633 06	
Provisions.....	93 10		99 02				13 00		8 25		8 25														95 50		
Approvisionnements.....																										70 72	
Équipement.....	14 28		19 00																							48 89	
Réparations.....	29 06		1 26				18 09		98 98		98 98															587 25	
Plottage.....			15 00						5 00		5 00															20 00	
Remorquage.....					40 00																					40 00	
Dépenses imprévues.....					11 00				9 53		9 53															31 58	
Total.....	489 79		637 44		619 02		474 81		671 50		671 50				413 12		413 12		179 96		179 96		718 82		2,667 28	6,871 24	
Frais d'exploitation.....	460 73		636 18		619 02		456 22		572 52		572 52															448 20	3,577 35
Réparat. ordinaires.....	29 06		1 26				18 09		98 98		98 98				413 12		413 12		152 16		152 16		362 14		2,219 08	1,074 81	
do extraordinaires.....																										2,219 08	
Total.....	489 79		637 44		619 02		474 81		671 50		671 50				413 12		413 12		179 96		179 96		718 82		2,667 28	6,871 24	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "N° 9", pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Gages.....	609	44	567	90	565	83	610	24	453	44	37	50	50	00	690	00	684	56	20	33	649	40	4,958	64	4,521	59			
Houille.....	34	75	.....	.....	1,652	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,834	44	.....	.....	.....	.....
Bois.....	21	88	168	74	190	20	193	36	122	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	136	70	.....	.....	351	43	.....	.....	.....	.....
Comestibles.....	162	87	.....	.....	44	25	55	95	3	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	23	77	44	418	07	.....	.....	.....	.....
Approvisionnement.	6	48	3	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	95	.....	.....	351	43	.....	.....	.....	.....
Équipement.....	12	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	95	7	45	418	07	.....	.....	.....	.....
Réparations.....	60	38	1,382	65	43	58	43	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	38	.....	.....	.....	.....	103	53	.....	.....	.....	.....
Pilotage.....	100	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	19	90	.....	.....	139	00	6	00	146	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues.		
Total.....	1,028	20	2,122	29	2,635	26	908	78	725	19	37	50	50	00	60	85	775	38	302	67	4,521	87	14,159	53	
Frais d'exploitation.	907	82	739	64	2,501	68	865	55	725	19	37	50	50	00	60	85	50	00	205	22	4,067	25	11,335	88	
Réparat. ordinaires.	60	38	1,328	65	43	58	43	23	85	38	7	45	103	53	601	00	
do extraordind.	640	00	2,022	65	
Total.....	1,028	20	2,122	29	2,635	26	908	78	725	19	37	50	50	00	60	85	775	38	302	67	4,170	78	14,159	53

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "No. 11" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Grages.....	652 00		656 00		666 05		688 10		684 73		367 00														3,713 88	
Houille.....	370 00		300 00		380 00		395 00		357 35																1,802 35	
Bois.....									41 25																41 25	
Comestibles.....	237 37		261 20		250 30		248 23		225 78																1,222 86	
Approvisionnements.....	92 50		40 75		30 00		35 00		25 00																223 35	
Équipement.....	215 00				3 98																				218 98	
Réparations.....	365 50		222 94				26 24		311 00		375 50														1,901 78	
Pilottage.....							4 05																		4 05	
Remorquage.....									376 00																376 00	
Dépenses imprévues.....	355 00		N.		36 71				231 81		175 59														803 36	
Totaux.....	2,287 87		1,570 89		1,367 04		1,400 87		2,853 52		918 09														10,397 78	
Frais d'exploitation.....	1,021 87		1,347 95		1,367 04		1,400 87		1,941 92		542 59														8,522 24	
Répar. ordinaires.....	365 50		222 94						375 50																963 94	
do extraordinaires.....									911 60																911 60	
Totaux.....	2,287 87		1,570 89		1,367 04		1,400 87		2,853 52		918 09														10,397 78	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Nithsdale" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.					
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.				
Gages.....	190	30	371	70	337	50	317	00	95	10	169	24															1,842	05		
Huile.....	150	00	150	00	150	00	150	00	100	00	169	24															1,069	24		
Bois.....																														
Comestibles.....	64	52	97	74	95	00	90	00	27	55																	526	60		
Approvisionnements.....																														
Équipement.....			27	63			28	60																				56	23	
Réparations.....																														
Pilotage.....																														
Remorquage.....	150	00																										200	00	
Dépenses imprévues.....					2	15	25	80																				5,282	15	
Totaux.....	554	82	647	07	584	65	3,215	60	1,302	65	169	24																8,976	27	
Frais d'exploitation.....	554	82	647	07	584	65	3,215	60	1,302	65	169	24																	8,976	27
Répar. ordinaires.....																														
do extraordinaires.....																														
Totaux.....	554	82	647	07	584	65	3,215	60	1,302	65	169	24																	8,976	27

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

"CHALLENGE."

Matières.	juillet.	août.	septembre.	octobre.	novembre.	décembre.	janvier.	février.	mars.	avril.	mai.	juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf.....	600	960	2,630	2,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,160
Cailloux.....	3,960	1,020	210	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400
Argile.....	.....	1,020	1,020	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,030
Sable—ordinaire.....	4,560	1,980	3,830	2,490	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,390
Totaux.....	4,650	3,720	973	1,869	600	.....	.....	.....	.....	.....	4,230	7,590	24,680

"ONTARIO."

Tuf.....	1,800	2,060	780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,640
Cailloux.....	260	420	193	169	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,042
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile.....	2,500	1,240	.....	1,460	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,530
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	240	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600
Sable—ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,160
Sable—très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,060
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	4,650	3,720	973	1,869	600	.....	.....	.....	.....	.....	6,060	11,160	29,032

"NIPISSING."

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre.....	.....	1,310	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,100	.....	6,160
Sable—ordinaire.....	.....	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,360	.....	8,870
Sable—très n.....	.....	4,140	5,610	4,410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,630
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	7,440	6,450	5,640	4,410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,400	7,200	36,660

CLASSIFICATION et quantités des matieres enlevées par les dragueurs suivants pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895—Suite.

“QUEEN.”

Matieres.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf.....	60	.....	.....	250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,900	1,546	4,996
Cailloux.....	888	.....	300	212	452	.....	.....	.....	.....	.....	574	1,014	2,880
Gravier.....	.....	.....	68	2,812	2,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,100
Argile.....	4,003	3,571	2,740	2,812	.....	.....	.....	.....	222	.....	1,150	1,472	1,694
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,276
Sable—ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	4,951	3,571	3,108	6,086	2,852	.....	.....	.....	5,094	.....	248	1,520	1,768
													31,214

“ST. LOUIS.”

Tuf.....	1,650	525	989	680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,794
Cailloux.....	73	.....	159	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	232
Gravier.....	.....	.....	.....	3,395	3,635	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,730	20,020
Argile.....	300	3,030	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	640
Argile et pierre.....	.....	250	.....	930	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	930
Sable—ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	2,113	3,805	1,148	4,955	3,635	.....	.....	.....	4,230	.....	4,230	5,730	25,616

“N° 9.”

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile.....	8,710	2,600	14,600	4,950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—ordinaire.....	17,100	6,850	26,050	5,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin.....	10,800	4,340	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	10,800	30,150	9,450	40,650	10,350	.....	.....	.....	.....	.....	25,100	47,250	173,750

“N° 11.”

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux.....	500	9,350	3,455	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier.....	.....	.....	652	486	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile.....	.....	.....	750	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre.....	13,518	11,499	2,050	1,250	2,669	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—ordinaire.....	10,538	1,575	3,800	2,254	2,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin.....	.....	1,369	1,000	3,537	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	24,616	23,703	11,737	8,527	4,669	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73,342

“NITHSDALE” (Loué).

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile.....	5,489	12,336	9,459	11,225	2,542	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	5,489	12,336	9,517	11,315	2,542	.....	.....	.....	.....	.....	9,114	10,074	60,387

ETAT du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, la dépense totale pour chaque dragueur, et le coût moyen par verge cube.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Collingwood	1,560			4,980					6,540
Midland	4,600	400		1,320		8,790			15,110
Penetanguishene.....				3,030					3,030
	6,160	400		9,330		8,790			24,680
Dépense totale, \$6,990.14. Coût par verge cube, 28½ centins.									

DRAGUEUR "ONTARIO."

Amherstburg.....	4,640	1,042		5,530	600				11,812
Kingsville.....							6,060		6,060
Port-Stanley.....						11,160			11,160
	4,640	1,042		5,530	600	11,160	6,060		29,032
Dépense totale, \$6,598.86. Coût par verge cube, 22¾ centins.									

DRAGUEUR "NIPISSING."

Hamilton					1,310	1,000	13,440		15,750
Whitby							3,780		3,780
Baie du Français.....							4,410		4,410
Oakville.....					4,850	5,890			10,740
Port-Hope.....						1,980			1,980
					6,160	8,870	21,630		36,660
Dépense totale, \$13,852.76. Coût par verge cube, 37½ centins.									

DRAGUEUR "QUEEN."

Belleville		512	6,100		11,082				17,694
Trenton.....	4,996	1,868		1,694	3,194			1,768	13,520
	4,996	2,380	6,100	1,694	14,276			1,768	31,214
Dépense totale, \$6,190.99. Coût par verge cube, 19¾ centins.									

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Rivière Saint-Pierre..	2,175	73			640				2,888
Ile Gros-Bois.....	360			3,030					3,390
Châteauguay.....	1,259	159				930			2,348
Dorval				16,990					16,990
	3,794	232		20,020	640	930			25,616
Dépense totale, \$6,871.24. Coût par verge cube, 26½ centins.									

Travaux Publics.

ÉTAT du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "n° 9."

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Goderich.....							10,800		10,800
Rivière Kaministiquia.....				58,560		100,050		4,340	162,950
				58,560		100,050	10,800	4,340	173,750
Montant total des dépenses, \$14,159.53. Coût par verge cube, 8 $\frac{1}{2}$ centins.									

DRAGUEUR "NITHSDALE."

Saint-Placide.....		668		28,310	2,331				31,309
Charlemagne.....				12,741					12,741
Louiseville.....				6,953		9,384			16,337
		668		48,004	2,331	9,384			60,387
Montant total des dépenses, \$8,976.27. Coût par verge cube, 14 $\frac{1}{2}$ centins.									

DRAGUEUR "n° 11."

Chicoutimi.....	14,065	1,168	1,050	14,799	23,816	18,444			73,342
Montant total des dépenses, \$10,397.78. Coût par verge cube, 14 $\frac{1}{2}$ centins.									

DRAGUEUR "ST. PIERRE."

Berthier (en haut).....				30,110		13,235			43,345
Nicolet.....				10,425					10,425
				40,535		13,235			53,770
Montant total des dépenses, \$7,308.75. Coût par verge cube, 13 $\frac{3}{4}$ centins.									

PROVINCE DU MANITOBA.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE ROUGE ET LE LAC WINNIPEG

La rivière Rouge, connue sous le nom de rivière Rouge du nord, est formée par la jonction des rivières Queue de Loutré et Bois de Sioux, dans l'Etat du Minnesota, lat. 46° 15", long. 96° 70", la rivière de la Queue de Loutré ayant sa source dans une région de lacs dans les comtés de la Queue de Loutré, à l'est de Breckenridge; la rivière Bois de Sioux ayant la sienne dans le lac Traverse, au sud de Breckenridge.

De Breckenridge, la rivière court en général presque franc nord et se déverse dans le lac Winnipeg, distance d'environ cinq cents quatre-vingt-huit milles de la frontière. La distance entre la frontière et le lac Winnipeg, en ligne droite, est de quatre-vingt-quatorze milles.

L'embouchure de la rivière Rouge se trouve à quaranté-cinq milles nord-est de la ville de Winnipeg et à vingt milles de la ville de Selkirk-ouest.

La ville de Selkirk-ouest est la tête de la navigation pour les bateaux du lac, et elle est raccordée aux réseaux de chemins de fer de Winnipeg par un embranchement du Pacifique canadien long de vingt-trois milles.

A dix-sept milles en aval de la ville de Selkirk, la rivière se divise en trois branches connues sous les noms de chenaux de l'est, du centre et de l'ouest, et c'est à la naissance de la branche est que se font actuellement les opérations de dragage.

La branche est, à partir des Fourches (où la rivière se divise en trois chenaux, comme il vient d'être dit) jusqu'au bord du lac, a trois milles de long, et à partir de son embouchure jusqu'à une profondeur d'eau donnant 11 pieds, le chenal a deux milles et demi de long.

Avant 1893—c'est-à-dire lorsque les opérations de dragage furent commencées à l'embouchure de la rivière—la branche ouest fut choisie comme étant la plus favorable à la navigation, attendu que la distance à travers la barre qui se trouve à l'embouchure de cette branche et à travers laquelle il était nécessaire de draguer à la profondeur d'eau exigée, était beaucoup plus courte que par le chenal est.

Lors de la crue de 1893 la branche ou le chenal ouest se remplit en certains endroits au point que la navigation aurait été sérieusement obstruée s'il avait été obligatoire de continuer le dragage dans cette branche. Toutefois, une étude minutieuse fit voir que le chenal est avait été nettoyé par les grands bancs de glaces flottantes et l'eau exceptionnellement haute de cette année-là; en sorte que la difficulté de donner une navigation ininterrompue a été tranchée en améliorant ce chenal, et on y a continué les opérations jusqu'à ce jour.

De juillet à septembre 1894 le dragueur *Winnipeg* a bien travaillé et fait d'excellents progrès. La tranchée, à l'extrémité extérieure du chenal, a été commencée au mois de juin; on lui a donné une profondeur de 15 pieds d'eau et une largeur de 150 pieds, et d'un bout à l'autre le chenal a accusé pas moins de 8 pieds pour une largeur de 300 pieds.

Les opérations de dragage prirent fin le 25 août, et le matériel fut mis en quartiers d'hiver près de Selkirk-ouest.

Le chenal fut inspecté le 10 mai 1895, et balisé ce jour-là. A cette époque on avait constaté huit pieds d'eau pour le moins; mais peu de temps après l'eau tomba d'un pied et demi plus bas qu'on ne l'avait vue, et par suite il devint nécessaire de travailler en dedans de la barre et de charrier les matières dans le chenal du centre, ce qui faisait un voyage de huit milles et demi aller et retour.

Le chenal fut parfaitement jalonné le 23 mai, et le dragage commença le 25: mais on dut cesser les opérations le 17 juin, parce que la cuiller s'était brisée. Le reste du mois fut employé aux réparations.

Comme il a fallu cesser les travaux au mois d'août 1894, ne pas faire de dragage dans le marécage ouest près de Selkirk comme les années précédentes, et perdre du temps (la moitié de juin) à réparer la cuiller, les résultats de 1893-94 dépassent ceux de 1894-95.

La quantité totale de matières enlevées pendant l'exercice 1894-95 s'élève à 44,440 verges cubes; la dépense à \$10,238.82. Moyenne du prix par verge cube, 23 centins.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Winnipeg" et du remorqueur "Sir Hector," 1 barge à houille, 2 chalans-basculé, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	625 00		625 00		551 67		185 00		146 00		120 00		80 00		80 00		170 05		548 00		625 00		625 00		625 00		4,380 72
Houille.....	700 00		702 10																		743 92		701 75		701 75		2,847 77
Bois.....			15 79																								15 79
Comestibles.....	263 31		300 76		158 48		46 88		28 00												236 54		231 91		231 91		1,432 55
Approvisionnements.....																											
Équipement.....					67 13																						309 33
Réparations.....	29 85		26 05		27 35																239 11		151 52		151 52		750 19
Pilotage.....																											
Remorquage.....			60 50		68 78		64 30										5 01		116 96		48 25		72 19		72 19		492 47
Imprévus.....																											
Totaux.....	1,674 55		1,730 29		873 41		296 18		174 00		120 00		80 00		80 00		175 06		1,117 94		1,892 82		2,024 57		2,024 57		10,288 82
Frais d'exploitation.....	1,644 70		1,704 24		846 26		286 18		174 00		120 00		80 00		80 00		175 06		841 63		1,653 71		1,873 05		1,873 05		9,488 63
Réparat., ordinaires.....	29 85		26 05		27 35														276 31		239 11		151 52		151 52		750 19
de extraordin.																											
Totaux.....	1,674 55		1,730 29		873 41		296 18		174 00		120 00		80 00		80 00		175 06		1,117 94		1,892 82		2,024 57		2,024 57		10,288 82

Etat indiquant les matières enlevées en diverses localités et le coût annuel moyen par verge cube.

Localité.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable et argile.	Vase et argile.	Total.
LAC WINNIPEG, MAN.							vgs c.	vgs c.	vgs c.
Embouchure de la riv. Rouge, chenal est...							39,440		39,440
Riv. Rouge, mar. ouest près Selkirk-ouest...								5,000	5,000
Totaux....							39,440	5,000	44,440

Dépense totale pendant l'exercice 1894-95, \$10,238.82.

Moyenne du prix par verge cube, 23 centins.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

DRAGAGE À VICTORIA—PORT INTÉRIEUR.

Victoria se trouve à l'angle nord-est de l'île Vancouver. Le port, comprenant les bassins du dedans et du milieu, ainsi que le havre extérieur, s'ouvre sur le détroit de Juan de Fuca. Les bassins du dedans et du milieu n'offrent qu'un mouillage très restreint, et l'entrée en est étroite et tortueuse. Le havre extérieur, artificiellement amélioré et agrandi aux frais de MM. R. P. Rithel et C^{ie}, donne un accès facile et de la place, à eau basse, aux navires du plus fort tirant d'eau.

Les travaux compris sous le titre "Dragage à Victoria—port extérieur" ont été continués pendant le dernier exercice: il s'agissait de creuser à une profondeur de 14 pieds au-dessous de zéro, niveau moyen des grandes marées établi par le marégraphe officiel, les rochers connus sous les noms de Beaver et Dredger et qui se trouvent dans les bassins intérieur et du milieu.

Les opérations de cet été ont eu pour résultat le creusage du rocher Beaver jusqu'à 14 pieds et l'enlèvement partiel du rocher Dredger jusqu'à la même profondeur.

Les dépenses de l'exercice se sont élevées à \$9,999.85.

BATEAU EXCAVATEUR "SAMSON."

Comme les années précédentes, le bateau excavateur *Samson* a été employé à enlever les troncs d'arbre du chenal navigable de la rivière Fraser, à aider aux travaux d'amélioration du chenal à l'embouchure de la rivière, et au service des bouées qui indiquent le chenal à l'embouchure de la même rivière.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Mud Lark" pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.					
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.				
Gages			516	26	614	00	610	00	644	84	648	43	641	45	655	00	655	00	655	00	655	00	963	30	7,253	28				
Hotelle					250	65	115	00			375	04	11	35	368	65	385	46							1,506	15				
Bois											16	93																		
Eau			5	93							144	82	132	76	139	50	102	39					14	00		36	86			
Comestibles			94	93	105	46	115	34	136	76	144	82	43	65								157	68	126	33	1,830	92			
Approvisionnement.			7	05					12	81	24	38	43	65													182	06		
Equipement			14	20							30	17	4	91	4	25	9	32									24	90		
Reparations			159	00	456	36	674	84	207	17	836	50	331	12	19	43	231	07								5	02	87	18	
Pilotage																											174	48	3,627	72
Remorquage																														
Quaiage																														
Dépenses imprévues					5	00					5	00					1	00									2	25	14	25
Totaux			798	27	1,431	47	1,515	18	1,001	58	2,076	27	1,168	24	1,186	83	1,417	06	737	65	1,395	59	1,310	28	14,088	42				
Frais d'exploitation			639	27	975	11	840	34	794	41	1,239	77	834	12	1,167	40	1,185	99	729	95	868	54	1,135	80	10,410	70				
Reparat. ordinaires			99	00	278	06	106	81	207	17	95	93	334	13	19	43			7	70	86	31	109	88	1,344	41				
do extraordinaires			60	00	178	30	568	03			740	57					231	07			440	74	64	60	2,233	31				
Totaux			798	27	1,431	47	1,515	18	1,001	58	2,076	27	1,168	24	1,186	83	1,417	06	737	65	1,395	59	1,310	28	14,088	42				

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur "Samson", pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Items.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....			540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		540 00		4,320 00
Huile.....			37 50		17 50		21 00		30 00		28 50		25 00		7 50		7 50		37 50		37 50		37 50		37 50		416 29
Bois.....							148 65		136 70		129 73		127 91		81 94		81 94		121 70		121 70		121 70		121 70		204 50
Carb.....			57 37		85 45																						15 00
Comestibles.....					19 89																						888 45
Approvisionnement.....							3 50																				37 42
Équipement.....							9 00		105 33		9 16																3 50
Réparations.....			19 10		31 80																						37 42
Pilotage.....																											8 50
Remorquage.....																											3 50
Quaiage.....			3 00		8 46		4 12		5 00		5 79		5 16		2 95		2 95										8 50
Depenses imprévues.....																											371 49
Totaux.....			656 97		703 10		726 27		816 03		713 18		1,113 07		1,226 75		1,226 75		9 50		9 50		9 50		9 50		6,295 63
Frais d'exploitation.....			637 87		671 80		717 27		710 70		704 02		1,113 07		1,048 68		1,048 68										5,924 14
Réparat. ordinaires.....			19 10		31 80		9 00		105 33		9 16																196 56
do extraordinaires.....																											174 93
Totaux.....			656 97		703 10		726 27		816 03		713 18		1,113 07		1,226 75		1,226 75		9 50		9 50		9 50		9 50		6,295 63

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur "Samson" à la rivière Fraser, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages																											
Huile			556	66																							
Bois																											
Eau																											
Comestibles																											
Approvisionnements																											
Équipement																											
Réparations																											
Pilotage																											
Remorquage																											
Quaiage																											
Dépenses imprévues																											
Totaux			556	66																							
Frais d'exploitation			556	66																							
Réparat. ordinaires																											
do extraordinaires																											
Total			556	66																							

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le ministère possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

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

do do *Canada.*

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

do do *Prince Edward*, 3 chalans et 1 chalan à eau.

do do *George McKenzie*, 3 chalans et 1 chalan à eau.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

Le dragueur à cueiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa*.

do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul.*

do do *Saint-Louis*, 2 chalans, 1 chalan à houille et le remorqueur *Sensation.*

Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*

Le dragueur à cueiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*

do do *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Bateau-chèvre n° 1

Au Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et 1 bateau à houille.

A la Colombie-Britannique.

Le bateau excavateur *Samson.*

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

Chenal des navires, fleuve Saint-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*; 2 dérocheuses, 2 bateaux à houille, 12 chalans à déchargeoirs d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans-grues.

MATÉRIEL NEUF DE DRAGAGE.

Un dragueur élévateur pour le chenal des navires entre Montréal Québec.

Un remorqueur en acier, annexe de ce dragueur.

Un dragueur à cuiller pour les provinces maritimes.

Ces bateaux sont en cours de construction.

DRAGUEURS—RÉPARATIONS.

Provinces maritimes.

"St. Lawrence"	\$ 3,015 65
"Canada"	2,558 00
"New Dominion"	1,712 79
"Prince Edward"	1,180 02
"Geo. McKenzie"	1,431 37

Travaux Publics.

Chenal de navires entre Montréal et Québec.

“ N° 8 ”	\$ 1,578 38
“ N° 11 ”	114 43
“ N° 12 ”	4,132 18
“ Laval ”	1,230 89
“ John Pratt ”	1,419 54
“ Cartier ”	84 72
“ St. James ”	200 00
“ St. Francis ”	596 01
“ M. F. Parsons ”	448 82
“ C. J. Brydges ”	430 91
Bateaux excavateurs et chalans.....	5,088 23

Ontario et Québec.

“ Challenge ”	\$ 1,158 67
“ Ontario ”	541 71
“ Nipissing ”	8,289 26
“ Queen ”	468 12
“ St. Louis ”	2,219 08
“ No. 9 ”	2,022 65
“ No. 4 ”	911 60

Manitoba.

“ Winnipeg ”	\$ 750 19
--------------------	-----------

Colombie-Britannique.

“ Mud Lark ”	\$ 2,283 31
“ Samson ”	174 93

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub en Canada, savoir : le bassin de radoub Lorne, à Lévis, dans la province de Québec ; le bassin de radoub de Kingston, dans la province d'Ontario, et le bassin de radoub d'Esquimalt, dans la province de la Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis sur la rive sud du Saint-Laurent, à deux milles à l'est de Québec. Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds, avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayon et une retraite carrée de 19 pieds de chaque côté, lesquelles forment le couronnement et la largeur des poutrelles et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 pieds, ce qui porte à 484 pieds la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ à l'eau haute des grandes marées, et de 20½ pieds à l'eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds. Le bassin est fermé par un porte-bateau se mouvant sur des rouleaux, mu par deux machines auxiliaires à haute pression de la force de 34 chevaux. Ces machines mettent aussi en mouvement une petite pompe, d'une capacité de 900 gallons par minute, dont on se sert pour vider le puisard.

Les pompes principales, au nombre de deux, sont des pompes élévatoires ordinaires, d'un diamètre de 4 pieds et ayant une course de piston de 5 pieds; elles évacuent 14,000 gallons d'eau par minute. Elles sont mues par deux machines à jet de condensation, ayant des cylindres de $27\frac{1}{2}$ pouces et une course de piston de 3 pieds, et dont la puissance est de 400 forces de chevaux.

La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires dont la longueur est de 14 pieds 10 pouces et le diamètre de 6 pieds.

Le bassin proprement dit est construit en pierre calcaire extraite des carrières de Terrebonne, les assises étant exceptionnellement considérables et la pierre de la meilleure qualité, posée avec du ciment de Portland. Le bassin est éclairé par douze lumières à arc dont le courant électrique est fourni par un dynamo de Thomson et Houston, de manière que les vaisseaux peuvent entrer dans le bassin la nuit et les travaux se poursuivre sans interruption.

Ces propriétés de l'Etat ont été tenues en excellent état d'exploitation, et on a donné les soins ordinaires aux pompes et au porte-bateau. Un hangar à houille, commencé au mois de juin 1894, a été terminé en juillet 1895. Un sifflet-signal a été installé; l'intérieur du porte-bateau a été enduit de ciment, et l'extérieur peinturé à neuf. Dans le cours des mois de décembre et janvier les grandes machines ont subi des réparations générales, et la chambre de la machine a été peinturée à neuf.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé au centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment, sa cour est spacieuse, et il peut recevoir n'importe quel vaisseau qui passe par le canal Welland.

Voici une description du bassin proprement dit, du porte-bateau, des chaudières, des machines, etc.

Le bassin a une longueur de 280 pieds à partir de la paroi intérieure du radier au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, c'est pourquoi il y a une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur peut s'augmenter de 17 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier. La largeur du bassin au fond est de 47 pieds et au sommet de 79 pieds. La profondeur est de 20 pieds 6 pouces. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier, a une largeur de 3 pieds, une profondeur de 12 pieds et une longueur de 24 pieds. Les billots s'étendent sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle. La profondeur de l'eau sur la sablière est de 16 pieds à l'eau basse et de 18 pieds à l'eau haute.

Le porte-bateau a une longueur de 59 pieds d'un côté et de 58 de l'autre, sa largeur est de 13 pieds sur une profondeur de 22 pieds. Il est mû par un engrenage de la vis sans fin qui est raccordé aux machines auxiliaires dont il va être ci-après question.

Les grosses chaudières, au nombre de quatre, sont toutes raccordées et munies de soupapes régulatrices, de manière qu'on peut utiliser une ou plusieurs chaudières en même temps. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds, le diamètre de 5 pieds 6 pouces, l'épaisseur des tôles de $\frac{3}{4}$ de pouce, plus 84 carnaux de $3\frac{1}{2}$ pouces de toute la longueur de l'enveloppe. La pression de la vapeur est de 100 livres au pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est de la catégorie des chaudières à bouilleurs. L'enveloppe a une longueur de 9 pieds sur une largeur de 4, ses tôles à bascules ont $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur; elle a 250 tuyaux bouilleurs de $\frac{1}{2}$ par 18 pouces, avec des tubes à circulation. Cette chaudière économe de 50 à 75 pouces carrés du combustible que nécessite une des grosses chaudières pour faire la même somme de travail.

Les machines principales, au nombre de deux, sont de la catégorie des machines verticales à haute pression. Les deux cylindres sont de 18 x 18 pouces chacun. Ces machines mettent les deux pompes principales en mouvement. Les pompes principales sont de la catégorie de pompes centrifuges, ayant chacune un diamètre de sortie de 20 pouces et pouvant collectivement évacuer 30,000 gallons d'eau par minute avec un jet de 33 pieds.

Travaux Publics.

Les machines auxiliaires sont de la catégorie des machines verticales à haute pression. Les deux cylindres mesurent chacun 12 x 12 pouces. Ces machines mettent en mouvement la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à incendie a été fabriquée par Knobs et C^{ie} de Boston. Le cylindre à vapeur mesure 15 x 21 pouces, et le cylindre à eau 10 x 21 pouces. On peut aussi utiliser cette pompe pour remplacer la pompe auxiliaire centrifuge dans le cas où celle-ci se dérangerait.

La petite pompe à vapeur a deux cylindres à vapeur de 6 x 8 pouces chacun. Le cylindre à eau est de 4 x 7 pouces. Cette pompe sert à fournir l'eau aux chaudières ainsi que l'eau pour arroser, et peut fournir 3,000 gallons par minute avec un jet de 32 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1892-93, plusieurs améliorations importantes ont été faites au bassin.

On a acheté une chaudière verticale de 4 pieds de diamètre sur 9 pieds de hauteur.

On prétend que cette chaudière remboursera elle-même, en une année, ce qu'elle aura coûté, car elle va économiser 40 pour 100 de la houille qu'on brûlait pour maintenir le bassin libre de l'eau provenant des veines quand il est à sec.

On a déplacé la pompe à incendie de l'étage supérieur à l'étage inférieur du dépôt des machines. On a construit un hangar pour la houille, de 30 x 40 pieds, sur le quai sud du dépôt des machines, ainsi qu'une clôture en bois de la meilleure catégorie autour de toute la propriété de l'État, sur une longueur de 868 pieds, avec barrière sur les rues Gore et Union.

Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1895, il n'a pas été entrepris de nouveaux travaux en rapport avec le bassin.

Un relevé complet des bateaux entrés au bassin sera fourni par M. E. T. Smith, le receveur du ministère du revenu.

La grue à vapeur a été complètement réparée et peinte. Frais, \$216.23.

La maçonnerie du bassin a été jointoyée avec du ciment de Portland. Frais, \$78.83.

Le toit de la chambre de chauffe a été proprement réparé, et la boiserie de la chambre de la machine peinte. Dépenses dans le premier cas, \$152.07; dans le second, \$47.02.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le gouvernement fédéral a pris possession de ce bassin, qui avait été commencé par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et l'a terminé et ouvert au mois de juillet 1887, époque où la frégate anglaise *Cormorant* fut mise en cale sèche. Le bassin en question est situé dans une petite anse du port d'Esquimalt, et voici sa description, avec celle des machines, des pompes et des chaudières:

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les tins.....	430	
Largeur du radier intérieur.....	20	
" du porte-bateau.....	15	
Longueur totale du bassin.....	480	10
Largeur du bassin au couronnement.....	90	
" " à l'entrée.....	65	
" " au fond.....	41	1
Rayon du radier.....	16	6
Profondeur de l'eau sur le radier à mer basse.....	24	6
" " " à mer haute ordinaire.....	26	6
" " du bassin au-dessus du radier.....	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin.....	3	
" des tins.....	2	10
Longueur " 	4	
" du bateau-porte (entre parois intérieures).....	67	
" " " (parois extérieures reversibles)	71	
Largeur du porte-bateau au-dessus des croisements de tech	15	8

2 machines à condensation, cylindres de 27 pouces de diamètre, 36 pouces de course.

2 pompes élévatoires, cylindres de 48 pouces de diamètre, 60 pouces de course.

3 chaudières cylindriques à foyer intérieur, 6½ pieds de diamètre et 14 de longueur.

1 machine auxiliaire à haute pression, cylindres de 16 pouces de diamètre, 20 pouces de course.

1 pompe centrifuge, aspiration 14 pouces; débit, 12 pouces.

1 chaudière tubulaire à retour, diamètre, 5 pieds 3 pouces; longueur, 14½ pieds.

1 machine à haler le porte-bateau, cylindre, 12 pouces de diamètre; course, 14 pouces.

1 pompe d'assainissement centrifuge, aspiration, 6 pouces; débit, 5 pouces.

1 dynamo Edison n° 4, 1,600 C.P. 16 lampes autour du bassin.

1 machine pour le dynamo, 8 pouces de diamètre sur 12 de course.

1 pièce d'arrêt mobile en fer pour la chambre du porte-bateau.

20 pieux en fer autour du bassin.

1 treuil en bois d'une puissance de 10 tonnes.

8 cabestans à bras.

6 bouches d'eau.

2 dévidoirs et 200 pieds de boyaux en toile à incendie.

1 scaphandre, avec appareil, au complet.

1 tour.

1 machine à forer.

1 série complète de filières.

1 appareil à vapeur pour le pliage des planches.

2 bouées tournantes en fer.

2 pattes d'oie pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

Il est entré peu de navires dans ce bassin pendant le dernier exercice, et les recettes n'ont atteint que \$6,328.25 contre \$10,850.00 en 1893-94. Les dépenses courantes se sont élevées à \$10,401.81, \$432.28 de plus que l'année précédente. Ce qui explique la chose, c'est qu'on n'a pas eu besoin d'acheter de combustible en 1892-93, vu qu'il y en avait suffisamment en réserve.

Maintenant que les droits sont diminués, il est probable qu'il entrera un plus grand nombre de navires dans le bassin.

Dans le cours de l'exercice, le porte-bateau d'un bout à l'autre a été raboté, râclé et peinturé, et l'appareil de halage, les hérissons et les axes de transmission ont été enlevés, réparés, peinturés et remis en place. Un nouveau cabestan en fer pour mettre les navires d'aplomb a été construit avec de vieux matériaux et placé sur les hauts rochers.

De nouvelles marches en bois ont été posées; on a fait faire des échelles et la jetée a été munie de défenses. Les essieux des camions pour le transport du bois ont été renouvelés et on a fait faire des boulons, des gonds, des morillons et des gâches pour les hangars à houille et les autres bâtiments.

Les tiges de la grosse pompe ont été pourvues de nouvelles vis en bronze et les soupapes ont été réparées.

La petite machine a été inspectée et la garniture des pistons remplacée; de nouveaux conduits et tuyaux ont été posés sous la petite chaudière à vapeur; le plancher de la chambre des dynamos a été renouvelé, et on a fait faire des rames.

On a aussi fait faire 18 tréteaux, ainsi qu'un camion pour transporter les lourdes pièces de bois.

Les chaudières à vapeur ont été nettoyées lorsque c'était nécessaire et peinturées deux fois pendant le cours de l'exercice.

La machine des dynamos a été inspectée, les murs sous les chaudières à vapeur ont été reconstruits, et le revêtement en brique a été réparé.

Les grandes machines ont été inspectées et peinturées. La tige et le plongeur de la pompe à air ont été réparés.

On a fait faire des boulons à vis pour maintenir les cabestans, des chaînes d'amarrage ainsi que des chapeaux pour les tenir. Les puits des pompes et la chambre du porte-bateau ont été nettoyés, de même que les canaux.

La pompe centrifuge a été enlevée, réparée et replacée. On a fait faire 4 marégraphes. On a aussi fait faire les outils nécessaires pour les ouvrages ci-dessus.

Les grilles de la fournaise en bronze ont été renouvelées ; les portes de la fournaise et les forges ont été réparées.

On a fait faire des outils de mouleur, des châssis de moulage, des modèles pour ouvrages en fonte, ainsi que des tables et des montants pour les marégraphes. Enfin, on a fait faire des panneaux pour les planchers des chambres des machines.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

On trouvera dans les rapports qui suivent des renseignements relativement aux divers réseaux de glissoirs et d'estacades que possède et qu'exploite le gouvernement fédéral sur l'Ottawa, le Saint-Maurice, le Saguenay et dans les régions de la Trent et de Newcastle. Ces rapports sont ceux de :—

M. G. P. Brophy, ingénieur-surintendant des travaux de l'Ottawa ; M. Thos. Berlinguet, ingénieur ayant le contrôle des travaux du Saint-Maurice ; M. Thomas Breen, ingénieur ayant la direction des travaux du Saguenay ; M. R. B. Rogers, ingénieur surintendant des travaux de la région de Trent et de Newcastle.

OTTAWA, 15 août 1895.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux dont j'ai la charge sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Pendant l'été et l'automne de 1894, l'eau est restée assez basse dans les divers cours d'eau, de sorte que la descente des billes a été beaucoup retardée.

Lorsque l'eau fut suffisamment basse, les fondations des ouvrages de la rivière furent examinées, et l'on commença les travaux de réparation et de reconstruction qui furent jugés nécessaires. Ces travaux, qui furent continués après la clôture de la navigation, peuvent être résumés comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SITUÉES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA, (COURS D'EAU PRINCIPAL).

Station de Carillon. En cet endroit, on a réparé l'estacade de direction ; on a renforcé les attaches de l'estacade et recloué certaines parties du planchéage des côtés et du tablier du glissoir.

Station de Hull ou de la Chaudière Nord. Le fond du glissoir d'aval a été renouvelé en partie. On a posé à ce glissoir de nouvelles pièces de bois et on y a mis du remplage en pierres. Les coins des piles d'entrée ont été réparés et les plaques de fer assujéties. On a planté un poteau en chêne sur la pile orientale et posé de nouvelles billes d'arrêt. A l'entrée du glissoir d'amont, l'estacade 6 double, qui avait été avariée par la glace, a été réparée d'un bout à l'autre, et le doublage du glissoir d'amont a été renouvelé en partie.

Station d'Ottawa ou de la Chaudière Sud. En cet endroit, les parties supérieures des emplacements du premier et du second glissoir ont été réparées d'un bout à l'autre, et les attaches de l'appareil de hissage et du cabestan renforcées. L'estacade de direction à la tête du second glissoir, qui s'était tendue et tordue, a été remise en bon état. Des piquets en bois dur ont été posés aux estacades situées à la tête du 1er, du 2e et du 4e glissoirs, et le tablier des estacades entre le 3e et le 4e glissoirs a été renouvelé.

Partout où ils avaient été beaucoup usés par les billes, les côtés et les fonds des glissoirs, ainsi que les radiers, ont été renforcés au moyen de madriers d'orme. On a eu beaucoup de difficulté, l'hiver dernier, à ajuster les chaînes d'attache, etc., à cause des changements subits du niveau de l'eau aux entrées des ouvrages, dus à la formation de glace de fond dans les chenaux et les baies entre la grande chute et la

petite chute de la Chaudière, et il a fallu dépenser plus que d'habitude pour prévenir les accidents et réparer les avaries causées par la glace. Les estacades ont été pourvues de piquets en bois dur, et la glace ainsi que la neige ont été enlevées sur les toits des magasins et des hangars.

Ponts à Ottawa et à Hull et chaussée entre ces villes. La chaussée a été nettoyée; une couche de pierres cassées a été posée là où la surface s'était usée; le trottoir ainsi que la balustrade entre la voie du tramway de Buell, Hurdman et Cie. et le pont de Hull ont été renouvelés. Le trottoir et la balustrade du pont sur le glissoir de Hull furent d'abord remplacés; on renouvela en même temps, partout où c'était nécessaire, les pierres longitudinales supportant ce pont, et on répara le pavage de la chaussée. Plus tard, on jugea que le pont en question n'était pas assez sûr et on l'enleva, à l'exception du trottoir renouvelé. On le remplaça par un pont de 8 pieds plus large et d'une plus grande élévation à l'abord septentrional. Le trottoir et la balustrade en fer du côté est de l'abord septentrional du pont Union ont été prolongés d'environ 30 pieds; on a continué le pavage de la chaussée conduisant à Hull en y posant 340 verges cubes de blocs de granit. A l'abord du pont Union, du côté d'Ottawa, un grillage en fer a été placé sur une tranchée pratiquée transversalement sur toute la largeur de la chaussée dans le but d'intercepter et d'entraîner l'eau. Plusieurs grilles en fer ont été posées sur les trous des rigoles aux deux extrémités de ce pont; les tirants de tension en fer et les entretoises, ainsi que le tablier, ont été réparés.

Les tabliers des ponts en fer qui traversent le glissoir et les chenaux hydrauliques à la station de la Chaudière-Sud ont été réparés, et les tirants de tension ainsi que les entretoises ont été ajustés. Au pont de la rue Maria, la chaussée, les abords et les trottoirs ont été réparés. Le pavage de la chaussée du pont des Sapeurs a été renouvelé sur une longueur d'environ 150 pieds, et un nouveau trottoir a été posé du côté sud. Pour empêcher les poteaux en fer et les balustrades d'être endommagés par les charrues à neige en hiver, des planches de protection mobiles ont été placées des deux côtés du pont, à ses abords.

Je dois dire ici que la chaussée se trouve maintenant pavée en blocs de porphyre et de granit sur une distance d'environ 315 pieds au nord, à partir du pont Union vers Hull, et qu'il y a un pavage permanent en pierre qui s'étend sur une longueur de 125 pieds à partir de l'extrémité sud du pont en question et qui rencontre la chaussée pavée de la ville d'Ottawa. Le passage entre l'endroit où finit le pavage en pierre et le pont de Hull est beaucoup trop étroit, comme je l'ai déjà dit, et il faudrait l'élargir le plus tôt possible.

Station des Chats.—La pile de direction du côté nord du canal conduisant au glissoir avait été avariée par des caissons qui avaient frappé sa façade du large. On l'a réparée au moyen de grosses pièces de bois brut et de madriers d'orme de 3 pouces. Il a fallu déposer encore du remplage en pierres dans la construction en coffrage; les estacades du côté nord, à la tête du canal, et près du conduit de décharge d'aval, du même côté, ont été réparées, et dans le tablier du glissoir on a remplacé des planches d'orme de 3 pouces qui étaient devenues hors de service.

Station des Chenaux.—On a eu besoin de chaînes pour les estacades de cette station, et de menues réparations ont été effectuées.

Station de Portage-du-Fort.—Les pièces supérieures de la pile latérale située au pied du glissoir, du côté sud, qui avaient été endommagées et déplacées lors de la crue des eaux, ont été renouvelées. Le remplage en pierres a été nivelé. Il a fallu deux nouvelles pièces d'arrêt en érable pour l'empellement de direction du glissoir, et on a renouvelé la seconde longueur de l'estacade de direction qui se trouve à la tête du glissoir, du côté sud.

Station de la Montagne.—De légères réparations ont été faites ici par le préposé au glissoir et son aide. Elles ont consisté principalement à enfoncer des clous qui faisaient projection dans le fond du glissoir, à boucher des voies d'eau et à ajuster les chaînes ainsi que les attaches des estacades.

Station de Calumet.—On a construit ici un barrage temporaire de 78 pieds de longueur et d'une hauteur moyenne de 16 pieds, pour empêcher l'eau de pénétrer dans le bassin de sortie d'aval du troisième glissoir, ce qui permettra de faire les

Travaux Publics.

réparations voulues au barrage et au radier latéraux situés en aval de ce glissoir. En sus, le planchéage des glissoirs a été examiné, et des clous qui faisaient projection ont été enfoncés; le tablier des estacades a été en partie renouvelé et les chaînes de celles-ci ont été renforcées.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—On a fait des excavations dans ce cours d'eau et on a enlevé de l'écorce ainsi que d'autres débris dans le lit de la crique conduisant de l'étang aux ouvertures de distribution, du côté nord de la rivière Ottawa.

Ce chenal s'était tellement obstrué que la descente des billes ne pouvait s'y faire qu'avec beaucoup de difficulté et à grands frais. Les plate-formes de distribution, les piquets, etc., ont été réparés, et les piles du pont sur le canal ont été renforcées.

Rivière Madawaska. A l'embouchure de cette rivière, au cours du printemps de 1894, la glace, pendant une violente tempête, avaria à peu près 22 des piles de support des estacades. Plusieurs de ces piles ont dû être reconstruites à partir du niveau de l'eau, et les autres ont été réparés. Des défenses ont été posées sur les côtés exposés des piles; des poteaux d'amarrage ont été plantés et le remplage en pierres a été nivelé. La pile de direction en aval du glissoir d'Arnprior a été réparée partout où elle avait été avariée par les billes. De nouvelles pièces de bois ont été posées aux caissons et on y a déposé de la pierre. La partie inférieure du glissoir a été renforcé là où il avait été affouillée. Les côtés du glissoir, à l'empellement, ont été recouverts de madriers d'érable.

Aux Rapides plats, le planchéage des parcmets d'un des barrages du côté nord de la rivière et de deux des barrages du côté sud a été renouvelé en partie, et les longuerines ainsi que d'autres pièces de ces barrages ont été réparées. Les pièces de fondation ont été boulonnées, et on a déposé quantité de pierres dans les caissons.

Aux longs Rapides, les pièces de la fondation du barrage qui s'étaient détachées ont été remplacées, et il a été déposé du remplage là où c'était nécessaire.

Au haut-fond de Sutherland, le sommet de la pile de direction, qui avait été emporté lors de la crue des eaux, a été reconstruit.

Aux Petits-Papides, le barrage principal, qui a 180 pieds de longueur, 15 pieds en moyenne de largeur et 10 pieds de hauteur, fut sérieusement avarié par l'eau haute en 1893 et 1894. Un caisson rempli de pierre et supporté par des piles a été établi au milieu de la construction, et pour prévenir l'affouillement des fondations, on a déposé quantité de pierres le long du barrage.

A la Chute de Barrett, le doublage du barrage du côté nord de la rivière a été enlevé et la construction exhaussée de 2 pieds; puis le barrage a été doublé de nouveau.

Aux Grandes-Chutes, une pile de support de 22 x 12 x 12 pieds a été construite en arrière du barrage. L'estacade principale a été réparée; des réparations ont aussi été faites aux piles de l'empellement et à la fondation du glissoir près du pied. *Aux rapides des Canards,* un barrage plat de 73 pieds de long et 7 pieds de haut a été construit à partir d'une île jusqu'à la rive méridionale; et *à la Chute de Bailey,* un barrage plat long de 130 pieds et haut de 6 pieds a été reconstruit du côté nord de la rivière. *Aux rapides de la Chaîne,* l'ancien barrage à partir de la pile de l'empellement jusqu'au rocher a été démolé et reconstruit; sa longueur est de 145 pieds et sa hauteur de 9 pieds. Des réparations ont aussi été faites aux piles de l'empellement de cette station.

Rivière Coulonge.—A l'entrée du glissoir des Grandes-Chutes, la pile de direction du côté nord a été prolongée sur une distance de 25 pieds et celle du côté sud sur une distance de 35 pieds, et on a porté ces piles à la même hauteur que les piles de l'empellement, soit 14 pieds. Les piles, dont la largeur moyenne est de 5 pieds, ont été remplies de pierres jusqu'au sommet. Le planchéage du fond et des côtés du glissoir (qui a près de 3,000 pieds de long) a été examiné et des clous qui faisaient projection ont été enfoncés.

Le 25 avril dernier, une section du glissoir, d'environ 60 pieds de longueur, se détacha complètement. Cet accident a été attribué à la vibration causée par le passage des billes. Il a fallu renouveler 11 paires de poteaux, des soliveaux, des longuerines, etc., sur la distance ci-dessus indiquée. Au mois de mai, trois ruptures peu sérieuses se produisirent. Deux de ces ruptures furent causées par le choc de billes et de radeaux contre le glissoir, et l'autre fut déterminée par la chute de fragments de roc qui s'étaient détachés de la falaise presque perpendiculaire qui borde le glissoir, du côté gauche. Ces avaries furent promptement réparées. On s'est procuré des chaînes pour les estacades de cet endroit, et les attaches ont été affermies.

Rivière-Noire. Les ouvrages aux *Grandes-Chutes*, près de l'embouchure de cette rivière, ont été pourvues de madriers d'érable pour pouvoir supporter la friction des billes à la descente rapide près de la sortie du glissoir. On a aussi rajusté les attaches des estacades et réparé l'empellement.

Rivière Petewawa. On a remplacé plusieurs planches usées dans le glissoir de la *Seconde Chute*, et renouvelé les poteaux et les solives qui avaient été avariés lors de la crue des eaux en 1894. Deux sections du barrage principal de direction, du côté nord de la seconde chute, ont été remplies de pierre. Les pièces des vieilles estacades ont été coupées, puis jointes ensemble. On a affermi les chaînes des estacades et étanché avec des fascines et du gravier des crevasses qui s'étaient produites dans les barrages. A la station de la *Chute Croche*, les côtés et le fond du glissoir ont été réparés, de même que les pièces de bois de l'empellement. On a nivelé le remplage en pierre dans la première et la seconde pile du barrage de retenue. On a coupé les bouts des vieilles estacades, percé des trous pour les nouvelles chaînes de liaison, et déposé du gravier en avant du barrage principal.

RECONSTRUCTION.

Des travaux de reconstruction ont été exécutés sur la rivière Petewawa. On peut les décrire comme suit : Les parties supérieures de deux piles ont été reconstruites et remplies de pierre. Les poteaux d'amarrage ont été affermis. On a sorti de l'eau, percé et pourvu de nouvelles chaînes de liaison 80 pièces de l'estacade principale qui se trouve à l'embouchure de la rivière. On a fait sauter deux récifs et un grand nombre de cailloux dans le chenal immédiatement en aval de la sortie du glissoir de la *première chute*. Une vieille pile a été démolie pour faciliter le passage de l'eau à l'entrée du nouveau glissoir. On a construit deux piles pour supporter les estacades de direction situées à la tête, une (du côté nord) de 23 x 23 pieds à la base, de 18 x 18 pieds au sommet et de 30 pieds de hauteur, l'autre de 16 x 16 x 13 pieds. Deux estacades de direction ont été établies à l'entrée du glissoir de la *seconde chute*. On a reconstruit le barrage principal de direction du côté sud du glissoir de la *troisième chute* ; ce barrage a 109 pieds de long et 14 pieds en moyenne de hauteur. A la *troisième chute*, on a reconstruit la pile extérieure de l'empellement (100 x 10 x 6 pieds), ainsi qu'un barrage de 40 x 10 x 6 pieds. On a fait sauter des récifs et enlevé des cailloux dans les chenaux à radeaux aux stations du *Rapide du Demi-Mille* et de *Bois-Dur*, et l'on s'est procuré des chaînes et du bois pour les ouvrages de ces stations. Trois barrages ont été reconstruits pour ouvrir un nouveau chenal du côté nord du glissoir du *Lac Traverse*, et on a fait sauter des rochers et enlevé des cailloux dans ce chenal. On a voulu ainsi faciliter le passage des radeaux et des billes pendant la saison d'eau basse. Jusqu'ici, il fallait faire passer le bois par un glissoir à pièce, isolée de 1,400 pieds de longueur ; or lorsque l'eau était basse, on éprouvait beaucoup de difficulté à faire mouvoir le bois, et cela entraînait beaucoup de frais. Comme il est probable que nombre de flotteurs se serviront à l'avenir de ce chenal, l'entretien des ouvrages de la station du *Lac Traverse* sera beaucoup moins dispendieux.

ACHAT DE TERRAIN.

Le parlement, à sa session de 1894, vota une somme de \$750 pour achat d'une pièce de terrain et de certains privilèges riverains dont on avait besoin près de la première chute de la Petewawa. La pièce de terrain en question fut arpentée et régulièrement cédée.

Travaux Publics.

Les ouvrages sur tous les cours d'eau furent prêts au moment voulu pour les opérations de 1895. La crue des eaux dans les rivières et les criques de la vallée de l'Ottawa ne fut pas aussi forte, le printemps dernier, que les années précédentes; en conséquence, aucune avarie sérieuse ne fut causée par l'eau et la glace à l'ouverture de la navigation. Mais à mesure que la saison avançait, l'eau baissa dans quelques-uns des cours d'eau d'alimentation, et cela eut pour effet de retarder la descente du bois et d'augmenter les frais de flottage.

L'état suivant, extrait d'un rapport fourni par le percepteur des droits de glissoirs dans votre ministère, indique les quantités de diverses espèces de bois qui ont passé par les ouvrages du gouvernement, ainsi que le revenu qui en a découlé, durant l'année fiscale qui fait le sujet de ce rapport:—

Bois carré.....	32,783	morceaux.
Billots.....	3,658,317	“
Estacades et bois marchand.....	105,533	“
Cèdre.....	16,768	“
Traverses de chemin de fer.....	160,317	“
Palissades.....	24,695	“
Billots pour bardeau.....	6,978	“
Billots d'épinette rouge.....	8	“
Total.....		
	4,005,399	morceaux

Aussi 7,533 $\frac{1}{2}$ cordes de bois de pulpe et 100 cordes de bois à bardeau.

Le revenu s'est élevé à \$51,973.07.

En soumettant mon rapport,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ing. surint. des travaux de la rivière Ottawa.

M. LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef des travaux publics, Ottawa.

TROIS-RIVIÈRES, 12 août 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le présent rapport sur les travaux placés sous mon contrôle, sur la rivière Saint-Maurice, pour l'année fiscale terminée le 30 juin dernier.

La crue de la rivière, commencée le 7 mars, est arrivée à son maximum le 26 avril 1894; son niveau était alors de 17 pieds et sept dixièmes au-dessus de l'eau basse et 1 $\frac{1}{10}$ pied au-dessus du maximum de 1893.

L'eau commença à baisser rapidement après le 9 mai et atteint son minimum le 7 septembre; elle marquait 3 $\frac{1}{10}$ pieds à l'échelle d'eau des Grandes Piles, soit 0.6 de pied plus élevé que le minimum de 1893.

La fluctuation du niveau de l'eau a été forte cette année; elle variait entre 3 et 7 pieds et donnait un courant rapide pour la descente des billots.

Durant la saison de la descente des billots, de l'année 1894, c'est-à-dire du 16 avril au 2 octobre, le niveau de l'eau s'est élevé graduellement pendant 58 jours; il a baissé pendant 97 jours et est resté uniforme pendant 13 jours.

Sur les 168 jours, il y eut 68 jours pendant lesquels il y a eu un courant favorable à la descente des billots.

Le niveau moyen de l'eau pendant la saison de l'ouvrage a été de 5.8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse en été.

Après la saison de la navigation, on a examiné les glissoirs, jetées et estacades, et l'on y a exécuté à l'automne les réparations et reconstructions nécessaires. Voici la description de ces travaux:

Station des Grandes Piles.—Les travaux que l'on a opérés à ce poste consistent en la réparation des jetées (nos. 4, 5, 6 et 7), ainsi que le renouvellement de 1,022

pieds de l'estacade simple des Plaines au-dessous des chutes des Grandes Piles. Ils comprennent aussi la construction de la section est de la ligne téléphonique allant des chutes Shawenegan à la Pointe Madeleine aux Grandes Piles.

Station de la Grand' Mère.—On a fait de légères réparations à l'estacade principale. Les travaux de cette station sont maintenant dans un état convenable et donnent toute facilité à la marche des billots.

Station Shawenegan.—On a en partie réparé le fond et les côtés du glissoir, en remplaçant les pièces de bois détériorées et en pavant avec des matériaux neufs. Les côtés ont été lambrissés en bois dur; on a enfoncé jusqu'à affleurement les chevilles en fer qui dépassaient la paroi du lit et des côtés du glissoir.

A l'île des Hêtres on a construit sept piliers détachés (nos. 68, 69, 70, 71, 72, 74 et 75) et deux piliers de retenue (nos 73 et 76) avec 950 pieds d'estacades à trois pièces afin de retenir les billots dans les chenaux que forment les files à cet endroit; ces travaux ont été exécutés dans le but d'augmenter la force de retenue des piliers à cette station et pour éviter une trop grande accumulation de billots à la tête du glissoir. Cet endroit est plus favorable pour retenir les billots que la baie Shawenegan, et pour trois raisons:—

1. Parce que la fluctuation de la rivière y est moindre; quand l'eau monte de 22 pieds à la baie, elle ne monte que de 12 pieds aux Hêtres.

2. Parce que le coût de l'ouvrage est de beaucoup moindre aux Hêtres qu'à Shawenegan—les travaux de la baie Shawenegan faits pour retenir 100,000 billots, ont coûté plus de \$60,000, tandis qu'aux Hêtres les travaux peuvent contenir plus de 200,000 billots et le coût n'en a été que de \$3,000. Les proportions restent les mêmes en ce qui regarde le coût des réparations.

3. Cet ouvrage placé à 2 milles en amont du glissoir empêche une trop grande accumulation de billots à ce dernier endroit où il arrive souvent des avaries.

Station de Trois-Rivières.—On a fait de menues réparations aux estacades; on a affermi 877 pieds d'estacade à quatre pièces en y ajoutant de chaque côté d'autres pièces de bois, sur toute la longueur de l'estacade et plaçant aux endroits nécessaires, des poteaux d'amarrage.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages et des glissoirs, dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui ont passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui vient de clore.

Etat du nombre de pièces de bois, billots, etc., qui ont passé par les travaux de l'Etat, sur la rivière Saint-Maurice, pendant l'exercice clos le 30 juin 1895 :

	Pièces.
Billots de sciage.....	565,534
Billots de pulpe.....	213,318
Bois en grume.....	876
Traverses de chemin de fer.....	164
	<hr/>
Total.....	779,892

Voici l'état des dépenses faites pour le personnel, l'entretien et les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895:—

Dépenses d'entretien et du personnel.....	\$6,512 83
Réparations et améliorations:—	
Station des Grandes Piles.....	205 46
do de Shawenegan.....	3,382 43
do de Trois-Rivières.....	413 45
	<hr/>
Dépenses totales pour 1894-95.....	\$10,514 17

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. THOS. BERLINGUET,

Ingénieur résident.

M. LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef, ministère des travaux publics, Ottawa.

Travaux Publics.

DISTRICT DE LA TRENT ET DE NEW-CASTLE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 16 août 1895.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux placés sous mon contrôle pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Des travaux de cette région, quelques-uns ont été construits pour faciliter la navigation et les autres pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et forment partie du canal de la Trent; les autres dépendent de votre ministère.

Les travaux sont dispersés sur une distance d'à peu près 170 milles compris entre la rive de la Trent et ses hautes eaux entre la Baie de Quinté, au sud et le lac Balsam à un endroit situé à 15 milles environ du lac Simcoe du côté nord. Il y a une étendue de pays arrosé de plus de 2,000 milles carrés que bornent au nord les rivières Muskoka et Madawaska. La manière de conduire l'eau qui arrose ce pays est devenue une affaire d'une grande importance pour les diverses industries établies le long de la route et pour la navigation.

Les crues du printemps ne sont arrivées qu'à une hauteur moyenne. Durant l'automne de 1894, l'eau s'est tenue à bonne hauteur jusqu'au milieu d'octobre; l'eau a alors baissé rapidement à cause de la sécheresse de la saison.

Quelques compagnies n'ont pas observé aussi strictement qu'ils l'auraient dû la règle qui défend la descente de billots en grande quantité à la fois. L'on devra insister sur cette règle si l'on veut continuer la navigation sur la rivière; ces trop fortes quantités de billots interrompent la navigation lorsqu'ils passent dans les endroits retrécis des chenaux. En sus, avec les améliorations propres, les frais de transport seront aussi peu élevés sinon moindres, pour les petites quantités que pour les grandes.

MM. Gilmour et C^o de Trenton, amènent maintenant leur bois en grume des eaux de la Muskoka au moyen de séries de rouleaux et de glissoirs au-dessus de la hauteur des terres, jusque dans nos eaux. Ce système, je le comprends, alla bien, mais vu le niveau extraordinairement bas de l'eau, cet automne, ils n'ont pu transporter leurs billots jusqu'à Trenton.

Les travaux sont en bonne condition et la plupart des travaux de grande dimension dont a on besoin sont construits de sorte qu'à l'avenir, les frais d'entretien et de renouvellement seront moindres que par le passé, à moins que l'on ne fasse d'autres améliorations de grande importance, au bénéfice des marchands de bois.

Les travaux suivants ont été exécutés aux diverses stations :—

Buckhorn.

On a construit à l'extrémité du glissoir, une jetée de 90 pieds de longueur par 8 de largeur afin d'empêcher les billots de se disperser sur le haut-fond, en aval. Ce travail était nécessaire afin de rendre ce glissoir en état de servir à la descente des billots vu qu'il était impossible, à l'eau haute de les diriger vers la tête du barrage à cause de l'impétuosité du courant. On a réparé le glissoir et on l'a placé en excellente condition. A cet endroit les travaux sont maintenant en excellent ordre.

Chutes Fénélon.

On a construit dans le lac Cameron à l'entrée supérieure des estacades de déviation du glissoir, deux piliers additionnels afin de permettre de modérer la course des billots avant de les engager dans le glissoir.

Chutes Burleigh.

Le barrage plein que l'on n'avait pas terminé et qui a produit tant d'avantages pour les marchands de bois vient d'être achevé.

Lac Katchawannoe.

On a fait subir de légères réparations aux estacades. La coupe placée à "Henderson's Narrows" a été draguée jusqu'à une profondeur de huit pieds, une largeur de 75 et une longueur de 120 pieds. Ceci permet au courant de passer de manière à détruire l'effet du grand remou en aval et dont les marchands de bois se sont si souvent plaints.

Petit Lac.

On a reconstruit les piliers, partant du niveau de l'eau et on les a mis en un état excellent; on a de plus réparé les estacades.

Chutes Heeley.

Le glissoir de cette station a été cédée il y a quelques années aux marchands de bois, à la condition de le réparer quand il le serait nécessaire, si l'on enlevait les droits de passage. Ils laissèrent celle-ci se détériorer tellement qu'il était devenu dangereux de s'en servir, attendu qu'elle pouvait partir en aucun temps. Le glissoir a été entièrement reconstruit et placé dans un état très satisfaisant.

On a aussi fait quelques réparations légères aux estacades et aux piliers de Hastings, du lac Katchawannoe et de Bobcaygeon.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICH. B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui sont passées par les différents glissoirs de la Trent et ceux du district de Newcastle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Station.	Billots de pin de sciage.	Bois d'estacades.	Traverses de chemins de fer.	Poteaux de clôture.	Grands cèdres.	Bois marchand.	Blocs de cèdre pour bardeaux.	Billots d'épINETTE.	Autres billots.
Chutes Fénélon.....	103,189	6,389	22,727	27,075	783	.....	.....	832	29,136
Buckhorn.....	197,363	3,343	68,369	26,045	12,425	746	2,600	926	20,095
Burleigh.....	197,363	3,343	68,369	26,045	12,425	746	2,600	926	20,095
Pointe Young.....	197,363	3,343	68,369	26,045	12,425	746	2,600	926	20,095
Lakefield.....	197,363	3,343	68,369	26,045	12,425	746	2,600	926	20,095
Hastings.....	188,400	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	871
Chutes Heeley.....	188,400	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	871
Rapides Chisholm....	188,400	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	871

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

Travaux Publics.

QUÉBEC, 27 juillet 1895.

M. L. COSTE,

Ingénieur en chef du ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'on a fait durant l'exercice qui vient de s'écouler, diverses réparations au glissoir du Saguenay, en outre on en a démolé 300 pieds en longueur y compris les chevalets sur lesquels il reposait; on l'a en partie reconstruit à neuf et il est prêt à recevoir un pavé et un bordage—nous avons en mains, les matériaux nécessaires pour cet ouvrage.

Les crues du printemps ont fait monter les eaux du lac Saint-Jean de deux pieds plus haut que l'année précédente et le maître du glissoir a dû pour protéger ce dernier, exhausser le barrage n^o 7 et le bloc afin d'empêcher le bois en dérive de sauter par-dessus.

Il y a présentement quelque 800 pièces de bois dans l'enceinte des estacades, mais on n'en a fait passer aucune par le glissoir en 1894-95.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

THOS. BREEN.

PONTS.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, les ponts ci-après énumérés ont subi des réparations, savoir:—

Pont de la Grande-Rivière, à York, Ont.; ponts de la cité d'Ottawa à Ottawa, Ont.; pont des Joachims, rivière Ottawa; pont du Portage-du-Fort, rivière Ottawa; pont de la rivière du Ventre, à Lethbridge, T. N.-O.; ponts de la rivière du Vieux, à Macleod, T. N.-O. Ponts construits:—à Pond Creek, qui se déverse dans la rivière Ottawa, Québec; à Cartier, rivière Saint-Louis, Québec; canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis, Québec.

PONT DE LA GRAND'RIVIÈRE

Ce pont relie ensemble les rives est et ouest de la Grand'Rivière, à York, comté d'Haldimand.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$300 en réparations au pavé du pont et en consolidant le garde-fou de l'approche, etc. On s'est servi de 7,500 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces et de 37 cordes de pierre que l'on a placées à différents endroits; on a aussi consolidé le garde-fou.

PONT DES JOACHIMS.

Le village des Joachims est situé dans le comté de Pontiac, Québec, sur la rivière Ottawa, à 128 milles en amont de la ville de ce nom.

Le pont interprovincial qui traverse la rivière à cet endroit est long de 737 pieds et large de 16, à part une culée en pierre ou une approche longue de 70 pieds, sur la rive de Québec.

On a voté un crédit de \$2,500 pour réparations à ce pont mais on a jugé impossible de mettre le pont en un état de sûreté avec cette somme. Les piliers ne requièrent qu'une légère retouche mais la superstructure est tellement détériorée que toute réparation serait inutile.

PONT DU PORTAGE DU FORT.

Le village du Portage du Fort est situé sur la rive de l'Ottawa, à 60 milles en amont de la ville de ce nom, dans le comté de Pontiac, province de Québec.

Le pont interprovincial qui traverse le chenal principal de la rivière Ottawa à cet endroit a une étendue de 996 pieds d'une extrémité à l'autre et est large de 20

pieds. Son ouverture principale a été trouvée dans une condition dangereuse, due principalement à l'état très détérioré des piliers sur lesquels il a été jeté. Ces piliers ont été lambrissés et affermis généralement et l'ouverture elle-même rendue plus solide au moyen de six câbles en fil d'acier trempé de $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre, dont trois ont été placés dans chaque travée. Ce pont est maintenant dans une condition de sûreté tel que le permet l'état détérioré des fondations des piliers.

Le pont du village long de 225 pieds, et ayant à chacune de ses approches des terre-pleins et culées longs de 80 pieds chacun a été pavé à neuf et est maintenant en bon état. Le coût de ces réparations a été de \$1,897.45.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

La ville de Lethbridge est située dans le district d'Alberta, à 50 milles au nord de la frontière internationale dans la section n° 31, canton 8, rang 21 à l'ouest du 4^{me} méridien principal. Elle est reliée par l'embranchement Lethbridge du chemin de fer du Pacifique Canadien (109 milles de long) à la ligne-mère, à Dunmore.

Le pont est jeté sur la rivière du Ventre, dans le $\frac{1}{2}$ nord-ouest de la section n° 1, canton 9, rang 22, à un mille et demi environ de la ville.

Le pont est à travées Howe; il a quatre ouvertures de 150 pieds chacune et repose sur trois piliers; deux culées et approches sur chevalets; longueur totale, 1,000 pieds.

La structure requièrait quelques réparations et l'on a ordonné de les faire. Les travaux ont commencé le 4 avril 1895 et se sont terminés en juin, avant la fin de l'exercice financier.

Le coût de ces travaux a été de \$2,502.56.

Les ouvertures ont été entièrement consolidées et ramenées à la cambrure voulue. Le pavé que l'on y a posé est de première qualité de bois, et la blocaille que l'on avait placé autour des piliers n'a pas été enlevée par la crue. Les approches ont aussi été retouchées; toutefois, le pont devrait être peinturé.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VIEUX.

La rivière du Vieux prend sa source dans le lac du Nid-au-Corbeau, près du sommet des Montagnes Rocheuses, à peu près à 50 milles à l'ouest du 5^e méridien principal, et se joint aux branches du nord et du sud, à environ 10 milles à l'ouest et deux à l'est du 5^e méridien principal, et se jette dans la rivière du Ventre, à 20 milles à l'est de la ville de Macleod, après un parcours de 200 milles.

La ville de Macleod est située dans le district d'Alberta, canton 9, rang 26, à l'ouest du 4^e méridien principal, section n° 12; à 50 milles de la ligne de la frontière internationale, à 30 milles à l'ouest de la ville de Lethbridge et à 105 milles au sud-est de Calgary. L'embranchement de Macleod de la ligne de chemin de fer du Pacifique Canadien se rallie à la ligne-mère à Calgary.

Ce pont traverse la rivière du Vieux à environ $1\frac{1}{2}$ mille à l'ouest de la ville de Macleod, au centre de la section 10, canton 9, rang 26.

Il comprend deux ouvertures de 150 pieds chacune, un pilier, deux culées; l'approche du côté nord est faite de chevalets et de terre-plein; celle du côté sud, de remblai.

Ce pont a été construit à l'entreprise par MM. John Heney et Henry Smith, d'Ottawa, entre les mois de mai et d'octobre 1891.

Depuis, le pont a été complété et la somme dépensée en réparations a été de \$2,364.63 pour jusqu'en 1894, soit une moyenne de \$788 par année.

La crue de juin 1894, pendant laquelle l'eau a monté à un niveau qu'elle n'avait pas encore atteint, a balayé la blocaille déposée autour du pilier pendant l'hiver et a creusé le lit de la rivière près du même endroit, ainsi qu'à l'extrémité en amont sur une profondeur de 10 pieds, soit presque jusqu'à la partie inférieure des pilotis de protection qui entourent le pilier. Durant cette crue l'eau s'est élevée jusqu'à 3 pieds des solives doubles contiguës à la partie inférieure du pont, ce qui est une profondeur moyenne de 7 pieds et une coupe verticale de section mesurant 2,700 pieds.

Travaux Publics.

L'on peut concevoir quelle est la rapidité du courant quand on sait que le lit de cette rivière a une pente moyenne de 54 pieds au mille.

L'on a donné ordre de déposer de nouveau de la blocaille autour du pilier et de réparer entièrement le pont; ces travaux ont commencé en février et se sont terminés le 10 avril 1895. La somme dépensée a été de \$851.86.

En donnant aux ouvertures des travées la cambrure voulue, l'on a trouvé qu'il était nécessaire de placer des blocs entre les solives continues et les pièces de ralliement. Pour cela il a fallu faire descendre autant que possible les tirants, ce qui causa un surcroît d'ouvrage assez considérable. Tous les boulons des deux ouvertures, ainsi que dans les deux culées, ont été resserrés. On a renouvelé une partie du garde-fou placé à l'approche nord et que des personnes inconnues avaient emporté pièce à pièce; les approches des culées ont été nivelées et mis en bon état.

On a placé de la pierre à l'endroit rasé par la crue des eaux, près du pilier que l'on a entouré de blocaille à la hauteur voulue, avec une pente de deux pieds par un. Cette blocaille n'a pas été enlevée par l'eau haute cette année (1895).

Il y a beaucoup d'allée et venue sur ce pont et personne ne prête attention aux avis relatifs à la manière d'y circuler. Conséquemment, la structure est outrageusement malmenée de sorte qu'il faudra la réparer chaque année. Le pont n'a pas été peinturé.

PONT DE LA CRIQUE DE L'ÉTANG.

La crique de l'Étang sert de sortie au lac Lemay et se jette dans la rivière Ottawa à un demi-mille en amont de l'embouchure de la rivière Gatineau.

Le 24 novembre 1894, on a donné à l'entreprise la construction d'un pont de 235 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, traversant la crique au côté de \$2,490. Dans le cours de l'ouvrage, on a trouvé qu'il était nécessaire d'enfoncer quelques-uns des pilotis des approches à une plus grande profondeur qu'on l'avait anticipé, et mentionnée dans le contrat. On a aussi trouvé nécessaire d'ajouter deux séries doubles de longrines sous les solivaux du tablier, ce que les entrepreneurs ont consenti de faire pour la somme additionnelle de \$650. On a aussi fait d'autres changements et additions qui ont coûté \$285.40.

Le pont était complété et ouvert au trafic le 1^{er} mai dernier. C'était le dernier anneau du chemin, maintenant continu, allant de la pointe Gatineau à Hull et Ottawa.

PONTS DE LA RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Ponts à Cartier, Qué., et sur le canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis.

Le village de Cartier se trouve sur les côtes de la rivière Saint-Louis à six milles de Valleyfield dans le comté de Beauharnois.

Le 3 juin dernier on a commencé sur la rivière Saint-Louis, un pont de 40 pieds d'ouverture, de 64 pieds de long et de 16.4 pieds de large de centre à centre des travées, et qui relie les routes Ormstown et Larocque. Dans le même temps l'on construisait un pont à travée triangulaire, de 30 pieds d'ouverture et de 13 pieds de largeur sur le canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis, à environ 2½ milles en aval du lac Saint-François.

Ces constructions n'étaient pas terminées au 30 juin, date à laquelle on y avait fait pour \$1,193.01 d'ouvrage.

RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours de l'exercice on a fait des relevés et examens dans les localités ci-dessous mentionnées :

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amaguadees Pond	Cap-Breton.
Anse à la Vache	Cap-Breton.
Anse Chapelle.....	Richmond.
Anse McNair.....	Antigonish.
Boularderie, traverse de Ross.....	Victoria.
D'Escousse.....	Richmond.
Georgeville	Antigonish.
Houillères de Broad Cove.....	Inverness.
Ile Pictou.....	Pictou.
Ingonish-sud.....	Victoria.
Iona	do
L'Ardoise	Richmond.
Lismore	Pictou.
Louisbourg.....	Cap-Breton.
Margaree.....	Inverness.
Moydart	Antigonish.
New-Haven	Victoria.
Petit Bras d'Or.....	Cap-Breton.
Pointe-Cribbin.....	Antigonish.
Pointe de la houillère.....	Inverness.
Port-Richmond	Richmond
Seaside	Inverness.
Tony Piver.....	Pictou.
Tracadie.....	Antigonish.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow	Albert.
Anse au hareng.....	do
Bouctouche.....	Kent.
Burnt Church.....	Northumberland.
Burton.....	Sudbury.
Campbellton	Ristigouche.
Cap-Hopewell	Albert.
Cap-Tormentine	Westmoreland.
Caraquette.....	Gloucester.
Clifton	do
Cocagne.....	Kent.
Crique de Gardner	Saint-Jean.
Dalhousie.....	Restigouche.
Débarcatère de Shamfer.....	King.
Débarcadère de William.....	do
Fort-Dufferin.....	Saint-Jean.
Frédéricton	York.
Grand-Anse.....	Gloucester.
Hillsborough.....	Albert.
Ile à l'Ours	York.
Kars.....	King.
Milkish.....	do
Negro Point.....	Saint-Jean.
Neguac.....	Northumberland.

Travaux Publics.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Oromocto	Sunbury.
Pointe du Chêne.....	Westmoreland.
Quaco	Saint-Jean.
Richibouctou.....	Kent.
Rivière Ristigouche.....	Ristigouche.
Rivière Saumon	Albert.
Rivière Saint-Jean.....	
Rocher Baie	Albert.
Shippegan.....	Gloucester.
Somerville	King.
Springhill.....	York.
Saint-Francis.....	Madawaska.
Stony Creek.	Albert.
Tobique.....	Victoria.
Tynemouth Creek.....	Saint-Jean.

ILE DU PRINCE-EDOUARD

Anse Campbell... ..	King.
Baie Sainte-Marie... ..	King.
Baie Saint-Pierre	do
Baie Murray.....	do
Cardigan-Nord.....	do
Halliday.....	Queen.
Havre de Brae.....	Prince.
Higgin's Shore.....	Prince.
Ile Boughton.....	King.
Lambert.....	do
Miminigash.....	Prince.
Pointe-China.....	Queen.
Rustico.....	do
Souris	do
Tignish	Prince.

QUÉBEC.

Berthier (en bas).....	Berthier.
Rivière Châteauguay	Châteauguay.
Côteau du Lac	Soulanges.
Laprairie.....	Laprairie.
Pointe du Lac.....	Saint-Maurice.
Pont de la rivière Saint-Louis.....	Beauharnois.
Pointe-Gatineau... ..	Ottawa.
Rivière des Prairies.....	Laval.
Rivière Saint-Maurice	Saint-Maurice.
Rivière Touladie.....	Témiscouata.
Sainte-Anne de la Pocatière.....	Kamouraska.
Sainte-Famille d'Orléans	Montmorency.
Saint Laurent d'Orléans.....	do

ONTARIO.

Bayfield	Huron.
Goderich	do
Hamilton	Wentworth.
Honora, Ile Manitouline.....	Algoma.

ONTARIO—*Fin*

Kincardine.....	Bruce..
Morpeth.....	Kent.
North Bay.....	Dundas
Oakville.....	Halton.
Owen-Sound.....	Grey.
Port-Hope.....	Durham.
Port-Stanley.....	Elgin.
Pointe ^e Reed.....	Algoma.
Rivière à la Pluie.....	do
Rivière Kaministiquia.....	do
Rivière Nation.....	Dundas.
Rivière Sable.....	Bruce.
Rivière Saugeen.....	do
Sault Sainte-Marie.....	Algoma.
South Bay, Ile Pelée.....	Essex.
Toronto, havre.....	York.

INTERPROVINCIAUX.

Bryson, pont.....	Rivière Ottawa.
Des Joachims, pont.....	do
Ottawa et Hull, pont.....	do

MANITOBA.

Hnausa.....	Lac Winnipeg.
Lac Saint-François.....	

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Medicine Hat.....	
Vallée de la Crique à la Mâchoire d'Original.....	

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Fraser.....	
---------------------	--

Au cours de l'année 998 papiers officiels ont été déferés à mon bureau par le secrétaire du ministère, soit pour faire rapport ou ordonner des travaux. Le nombre de lettres reçues d'ingénieurs résidents et autres se monte à environ 9,000 et celui des lettres envoyées à 4,603.

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

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

M. E. F. E. Roy,
Secrétaire au ministère des travaux publics.
Ottawa.

ANNEXE N^o 4.

RAPPORT

DU

PERCEPTEUR DU REVENU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1894-95

ANNEXE N^o 4.

RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU,
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 octobre 1895.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR.—En soumettant le rapport suivant, que j'ai l'honneur de porter à la connaissance de l'honorable ministre des travaux publics, je dois rappeler que M. l'ingénieur en chef m'annonçait par lettre, le 13 mars, que l'honorable ministre avait décidé de me confier la perception des droits provenant des cales sèches, écluses, glissoirs et estacades, etc.; en général, la perception des droits de toutes sortes qui relèvent de ce ministère.

J'ai tout de suite pris les moyens de me rendre familier avec les détails des services que l'on attendait de moi. Je préparai des instructions aux gardiens des cales sèches et aux gardiens d'écluses, et j'en envoyai une à chacun d'eux, après que M. l'ingénieur y eut apposé sa signature. Copies de ces instructions sont jointes à mon rapport.

L'on voit, d'après ces instructions, que toutes les précautions imaginables ont été mises en usage, non seulement afin d'avoir un compte rendu fidèle et strict des officiers de l'extérieur, sur les droits qui passent par leurs mains, mais aussi afin que l'on dépose promptement à la banque tous les fonds qui entrent dans mon bureau, de sorte que le ministère sera satisfait de la stricte observation de ces instructions.

A part la cale sèche d'Esquimalt, j'ai examiné les livres et comptes des divers officiers sous mon contrôle. Il me fait plaisir de pouvoir dire qu'ils ont rendu un compte exact des droits perçus par eux.

Avec votre permission, je traiterai des diverses sources de revenu *seriatim*, et je commencerai par celle des

GLISSOIRS ET ESTACADES.

District Ottawa.

Le revenu, y compris l'intérêt, a été, pour l'année écoulée, de \$52,111.20, soit \$12,149.81 moins qu'en 1893-94. Le nombre des billots qui ont passé par les travaux est de 449,208 plus élevé que celui de l'année 1893-94. Voir le tableau n^o 1. Comme je l'ai prévu dans mon rapport précédent, l'on n'a fait passer par les travaux que 32,783 pièces de bois carré cette année, contre 46,954 en 1893-94 et 66,390 en 1892-93, soit moins que jamais auparavant.

L'on s'attendait à la grosse diminution de \$13,000 dans le revenu par suite de la réduction du droit de passage sur les travaux de Petewawa, de Madawaska et de la Gatineau—il n'y eut cependant que \$12,140.81 de diminution.

J'ai le plaisir de vous annoncer que tous les droits de revenu de 1894-95 ont été perçus à la date de mon rapport.

Des droits du revenu, à partir du 1^{er} juillet 1889, il reste à percevoir à la date plus haut mentionnée, \$6,903.05 sur l'estacade des Chaudières, et dont on a fait mention au comité des comptes publics à la dernière session; \$28.42 entre les mains d'un avocat. Il y a aussi une réclamation de \$379.80 contre M. J. R. Booth, lequel a, contre ce ministère un compte admis mais dont le paiement a été refusé par l'auditeur général, parce que M. Booth serait endetté de certaines sommes envers la couronne, pour droits d'estacades à la Chaudière et de glissoir à Coulonge, sommes dont il a été fait rapport au comité des comptes publics, aux fins de les faire déclarer

périmées. Ces item forment une somme de \$7,311.27 dont on trouvera les détails dans le tableau ci-joint n° 3.

Comme on n'a pas accepté la demande de MM. Perley et Pattee pour la rémission du coût de l'usage du glissoir de Coulonge en 1880, ces messieurs ont payé la somme de \$419.10 en septembre dernier en déduction des arrérages dus antérieurement au 1^{er} juillet 1889 et sur lesquels il reste encore à percevoir \$53,805.61. Voir tableaux n°s 4 et 5 pour détails. Je dois mentionner que ces comptes ont été soumis au comité des comptes publics.

En résumé, voici l'état des comptes du district Ottawa:—

Droits accrus durant l'année 1894-5, y compris l'intérêt.	\$52,111 20	
On a perçu durant l'année.....	\$51,185 69	
On a remis pour surcharges.....	187 22	
On a perçu depuis le 1 ^{er} juillet 1895.....	738 29	\$52,111 20

La somme totale des droits perçus est la suivante:—

Droits de 1894-95.....	\$51,047 56	
do 1893-94.....	729 83	
do 1890-91.....	396 00	
do d'intérêt.....	138 18	\$52,311 52

Le montant total des droits qu'il restait à percevoir au 30 juin dernier se compose comme suit:—

Arrérages accumulés antérieurement au 1 ^{er} juillet 1889 alors que le service de la perception a été transféré à ce ministère y compris les droits dus à Québec...	\$57,224 75
Somme non perçue pendant l'exercice clos le 30 juin 1890	6,903 05
“ “ “ “ 1891	28 42
“ “ “ “ 1894	379 80
“ “ “ “ 1895	738 39
	<u>\$65,274 31</u>
De laquelle somme on a perçu.....	1,157 39

Laissant une somme non perçue à cette date, de..... \$64,116 92

Ci-joints les tableaux dont on a fait mention ci-dessus:—

N° 1. Tableau du nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé sur les travaux du district Ottawa durant l'exercice clos le 30 juin 1895.

N° 2. Tableau des droits provenant de chacun des travaux et des glissoirs, durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

N° 3. Tableau des droits dus depuis le 1^{er} juillet 1889 et non perçus le 30 septembre 1895.

N° 4. Tableau des droits devenus dus antérieurement au 1^{er} juillet 1889 et non encore soldés au 30 juillet 1895.

N° 5. Tableau des droits de glissoirs dus à Québec le 30 juin 1889 et non encore soldés au 30 septembre 1895.

District Saint-Maurice.

Le revenu pour 1894-95 se monte à \$14,306.53, à part \$8.54 d'intérêt. La somme entière a été perçue dans le cours de l'exercice. Bien que le nombre de pièces de bois qui sont passés par les travaux ait été plus grand que celui de l'année 1893-94, le revenu a cependant été de \$75.29 moindre que celui de l'année précédente. On attribue cette diminution à ce que l'on a transporté un plus grand nombre de billots de bois de pulpe ou de billots ayant moins de 10 pouces de diamètre par suite d'une grande réduction dans les droits provinciaux.

Travaux Publics.

Précédemment on laissait ces billots de petite taille pourrir dans les bois et être une source d'aliment pour les feux sans rapporter aucun profit au gouvernement fédéral ou provincial.

De nouveau, cette année, le commerce s'est considérablement augmenté; près d'un million et quart de pièces de bois sont passées par les travaux. Un tiers de ces pièces seront du bois de pulpe. Néanmoins je m'attends à ce que le revenu dépasse considérablement la somme de \$20,000 ou qu'il soit plus fort que jamais.

Des arrérages non payés à l'époque où j'ai pris charge du district il restait à percevoir au 30 juin dernier \$14,481.49, soit \$1,440.90 de moins qu'à la même date de l'année précédente. Cette somme a été perçue par l'entremise du département de la Justice, durant les mois d'août et de septembre 1894.

Le tableau n° 6 ci-joint contient des détails au sujet des droits non perçus; il en a aussi été fait rapport au comité des comptes publics, à la dernière session.

District du Saguenay.

L'on n'a retiré aucun revenu sur les travaux de cet endroit dans le cours de l'exercice qui vient de s'écouler.

En mai dernier, je me suis rendu à Chicoutimi et après un examen minutieux des livres du mesureur de bois j'ai trouvé que l'on avait surchargé MM. Price, Frères et C^{ie} de \$913.98. Le ministère ayant approuvé le rapport dans lequel je recommande de rayer cette somme, MM. Price, Frères et C^{ie} ont payé la somme de \$9,148.74 dans le cours de l'année fiscale et ont ainsi clos leur compte.

Je constate avec plaisir qu'il n'y a plus de droits de dus en rapport avec ces travaux.

District de Newcastle.

Le tableau n° 7, ci-annexé montre qu'il reste à percevoir encore \$6,058.34 des droits provenant de ces travaux.

L'on a soumis ce tableau au comité des comptes publics avec recommandation d'en retrancher la somme de \$5,521.19.

Vu que l'on a contesté la légalité des item pour le reste de la somme, \$2,537.15, le tout a été soumis au ministère de la justice, qui en décidera.

En somme les sommes perçues aux glissoirs et estacades dans le cours de l'année fiscale ont été les suivantes:—

Du District Ottawa.....	\$52,311 52
“ Saint-Maurice.....	15,755 97
“ Saguenay.....	9,148 74

Total de la perception \$77,216 23

Le rendement du bois carré, dans le district Ottawa, sera cet hiver ou le même que celui de l'année précédente ou un peu moindre peut-être.

La production de billots ne sera peut-être pas aussi grande que celle de l'hiver dernier, (hiver extraordinairement favorable à la coupe du bois), mais l'eau est peu profonde dans les petites rivières, plusieurs quantités de billots se sont échoués et ceci tendra à réduire la coupe de cette année.

Sur le Saint-Maurice, la quantité en sera à peu près la même que celle de l'année dernière. Il n'y aura pas de billots qui passeront sur nos travaux du Saguenay.

BASSINS DE RADOUB.

Lévis.

Le revenu pour l'année a été de \$13,995.19, soit \$684.25 de plus que pour l'année précédente. Pour plus amples détails, voir le tableau n° 8 ci-annexé. On y voit que, comparativement à l'année précédente, le bassin n'a été occupé que 114 jours durant, tandis qu'il l'avait été 129 jours en 1893-94, mais le tonnage des vaisseaux a été de 14,835 tonneaux en 1894-5, contre 5,117 tonneaux pour l'année précédente.

Bassin de radoub de Kingston.

Ce bassin a rapporté, pour l'année fiscale, la somme de \$2,878.23 dont on devrait rembourser \$427.90, différence entre les sommes perçues d'après l'ancien tarif, et les taux établis depuis le 15 avril 1895, par un ordre en conseil du 15 juin 1895, et que nous donnons ci-dessous :

Au tarif de 20c. pour les vaisseaux de 100 à 500 tonneaux, on a substitué 10c. pour les vaisseaux de 200 à 500 tonneaux; pour tout tonnage au-dessus de 500 tonneaux la charge a été diminuée de 10c. à 5c. par tonneau. Pour les jours d'occupation la charge de 7c. par tonneau a été diminuée à 3½ c. par tonneau.

On a fait ces changements parce qu'il a été dit que les taux anciens étaient trop élevés et éloignaient les navires, et qu'une réduction permettrait au bassin de produire un revenu plus considérable. On pourrait difficilement dès maintenant se former une opinion, néanmoins, je ne puis m'empêcher de faire remarquer que si le bassin était occupé durant toute la saison par des vaisseaux de petit tonnage, comme c'est généralement le cas, le revenu en serait à peine suffisant pour rencontrer les frais de son entretien.

On verra par le tableau détaillé n° 9, ci-joint, que le revenu, comme on l'a dit plus haut, était de \$2,878.23, soit \$4,574.78 de moins que l'année précédente aux mêmes taux, ou de \$5,002.68 moindre que celui de 1893-94, si l'on fait les remboursements plus haut mentionnés.

Le tonnage des vaisseaux entrés dans le bassin a été de 10,493½ tonneaux contre 19,896½ tonneaux en 1893-4.

Bassin de radoub d'Esquimalt.

La somme totale des droits perçus en 1894-5 a été de \$6,320.25, non compris \$18 provenant de la vente de vieux câble à une papeterie. Le revenu de l'année précédente était de \$10,786.70, soit \$4,466.45 de plus qu'en 1894-5. Voir le tableau ci-joint n° 10.

Le tonnage des vaisseaux entrés dans le bassin a été de 21,573 tonneaux en 1894-5, et de 10,949 tonneaux en 1893-4. Il ne faut pas oublier que de tout le temps que le bassin a été occupé, du 23 juillet au 1^{er} décembre 1894, excepté pendant deux jours, il a été occupé par des vaisseaux appartenant au gouvernement britannique, sur lesquels on ne prélève pas de droits d'occupation du bassin, mais qui n'ont à payer que les frais encourus pour l'entrée et la sortie.

Comme on représenta au ministère que le tarif réglementaire était si élevé qu'il en devenait prohibitif, on passa un ordre en conseil le 23 mars dernier, réduisant les taux comme suit :—

SUR LES VAISSEAUX.

Mille tonneaux, \$400 par jour et 10 centins par tonneau chaque jour subséquent; taux réduit à \$300 et 5 centins.

De 1,000 à 2,000, \$500 par jour et 8 centins par tonneau pour chaque journée subséquente; taux réduit à \$350 et 4½ centins.

Plus de 2,000 tonneaux, \$600 par jour et 6 centins par tonneau pour chaque journée subséquente; taux réduit à \$400 et 4 centins pour 2,000 et 2 centins pour chaque tonneau au-dessus de 2,000.

Travaux Publics.

ÉCLUSES.

Ecluse de la rivière du Lièvre.

Le revenu provenant de cette source a été pour l'année fiscale qui vient d'être écoulée, de \$404.30, soit \$128.29 moindre qu'en 1893-94.

Trop pressé par l'abondance des affaires, je n'ai pu compiler une statistique en rapport avec ces travaux, et que j'aurais désiré ajouter à mon rapport.

Rivière Yamaska.

Le revenu provenant de ces travaux a été de \$357.78 soit \$135.29 de plus que pour l'année 1893-94.

Comme les chiffres donnés dans le dernier rapport du ministère se rapportent à la saison de navigation 1893, ceux qui suivent se rapportent à la même période de l'année 1894.

Le premier vaisseau traversa l'écluse le 21 avril et le dernier le 18 novembre 1894.

Le nombre et la dénomination des vaisseaux qui ont passé par l'écluse pendant la saison de 1894 sont les suivants :

Vaisseaux à vapeur	168
Voiliers	66
Bateaux de plaisir	58
Total.....	292

En résumé, la somme totale perçue à tous les travaux sous ma direction se décompose comme suit :

Des glissoirs et estacades.....	\$77,216 23
“ bassins de radoub.....	23,193 67
“ écluses.....	1,436 37
Total	\$101,846 27

Je dois en terminant remercier tous les officiers avec qui mes nouvelles fonctions m'ont mis en contact pour leur courtoisie continuelle et les utiles services qu'ils m'ont rendus pour me familiariser avec mon travail.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

ED. T. SMITH,

Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 17 avril 1895.

Instructions aux maîtres de cales sèches.

1. Toute correspondance, rapports, etc., en rapport avec le revenu doivent être adressés au percepteur du revenu, ministère des travaux publics, Ottawa.

2. En sus du livre d'entrée, on devra tenir un livre de caisse portant la date de l'entrée, le nombre de pièces justificatives et la somme reçue.

3. Toutes les perceptions devront être envoyées par lettre enregistrée au percepteur dans les trois premiers jours du mois qui suit celui pour lequel on fait rapport.

4. L'on doit prêter attention à bien faire les triplicatas des pièces justificatives qui devront correspondre en tous points à l'entrée du livre et porter tous la signature des propriétaires ou des agents des vaisseaux. Chaque remise d'argent doit être accompagnée des pièces justificatives originales et duplicatas.

5. Au cas où l'on recevrait une somme après les heures de bureau de la banque, le reçu de la banque devra porter la date du premier jour légal qui suit la date de l'entrée dans le livre de caisse.

6. Si dans les quinze premiers jours du mois, l'on n'a pas reçu l'accusé de réception des rapports à Ottawa, le maître de la cale sèche devra écrire à cet effet à l'ingénieur en chef, ministère des travaux publics, de sorte qu'au cas où une lettre se trouverait égarée, on ne perdrait pas de temps à en retrouver les traces.

Approuvé

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

ED. T. SMITH,

Percepteur du revenu,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

OTTAWA, 17 avril 1895.

Instructions aux gardiens d'écluses.

1. L'on doit adresser toute correspondance, rapports, etc., touchant le revenu, au percepteur du revenu, ministère des travaux publics, Ottawa.

2. Les rapports des vaisseaux reçus durant la semaine doivent m'être adressés le samedi soir.

3. Toutes les perceptions me doivent être envoyées par lettre enregistrée le premier jour de chaque mois à moins que ce jour ne tombe un dimanche; dans ce cas l'envoi devra se faire le deuxième jour du mois.

4. On devra tenir un livre de caisse dans lequel seront entrés la date du paiement, le nom du vaisseau le numéro du rapport du vaisseau et la somme perçue.

5. Tous les argents reçus devront être déposés en banque au crédit de l'honorable receveur général et la banque devra donner un reçu en duplicata accompagné d'une traite. L'on devra préparer avec beaucoup de soin les triplicatas des rapports et les faire signer exactement comme les originaux et les duplicatas.

6. Un certificat de dépôt fait à la banque au crédit du receveur général sera transmis à l'éclusier pour le montant dont il a fait remise; dans le cas où ce certificat ne lui serait pas parvenu le dix du mois suivant celui auquel se rapporte la remise faite, l'éclusier devra correspondre avec l'ingénieur en chef du ministère des travaux publics, afin que si ce certificat a fait fausse route, on puisse s'en enquérir sans délai.

7. Les certificats de dépôt doivent être dûment conservés en bon ordre dans le bureau du chef éclusier.

Approuvé,

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

ED. T. SMITH,

Percepteur du revenu.

Travaux Publics.

N° 1.—TABLEAU indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Bois carré.....	32,783	pièces.
Billots.....	3,658,317	do
Bois d'estacade et de construction.....	105,533	do
Cèdres.....	16,768	do
Traverses de chemin de fer.....	160,317	do
Poteaux de clôtures.....	24,695	do
Billes à bardeaux.....	6,978	do
Billots d'épinette rouge.....	8	do
Total.....	4,005,399	do
aussi 7,533½ cordes de bois de pulpe.		
do 100 do de billes à bardeaux.		

Le revenu provenant du bois sus-mentionné a été de \$51,973 07.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N° 2.—TABLEAU montrant les revenus provenant de la la rivière Ottawa et de ses tributaires, pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1895.

Nom de la rivière.	—	Total.
	\$ c.	\$ c.
Rivière Ottawa.....	6,513 01	.....
Chenaux.....	9,224 52	15,737 53
Rivière Petewawa.....		12,251 62
do Madawaska.....		9,797 76
do Coulonge.....		6,517 73
do Dumoine.....		980 58
do Noire.....		2,106 39
do Gatineau.....		4,581 46
Total.....		51,973 07

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 juin 1895.

N^o 3.—TABLEAU des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus depuis le 1er juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1895.

NOM.	Année où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.		Droits ordinaires.		Total à percevoir.		REMARQUES.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	
J. R. Booth	1889-90.	2,561	69	2,561	69	<p>La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au Conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être bifflées.</p> <p>Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme. Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer parce que, d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.</p>
The Bronsons & Weston Lumber Co.	1889-90.	2,056	96	.....	.....	2,056	96
Perley et Pattee.	1889-90.	1,203	26	.....	.....	1,203	26
Wm. Mason et Cie.	1889-90.	167	66	.....	.....	167	66
Pierce et Fils.	1889-90.	913	48	.....	.....	913	48
Alex. Fraser, comp. de Thos. Stephen.	1890-91.	.....	.....	28	42	28	42
J. R. Booth	1892-93.	.....	.....	379	80	379	80
		6,903	05	408	22	7,311	27	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

Travaux Publics.

N^o 4.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1895, et restant non perçus le 30 septembre 1895.

Débiteurs.	Dettes navales et douteuses.		Droits d'estacades, suspens.		Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.		Total des droits dus le 30 sept. 1895.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
John et Wm. McLean.....	53	14					53	14	1873.	Insolvable.
James Yvill.....	9	29					9	29	1876.	Surcharge.
John Rowan.....	342	50					342	50	1872 et 1873.....	Insolvable.
Leauieux et Charrette.....	21	30					21	30	1873.....	do
Tailion et Lapierre.....	148	10					148	10	1873 et 1874.....	do
Mosgrove et McHarry.....	261	42					261	42	1873 et 1874.....	do
W. C. Wells.....	600	90					600	90	1873 et 1874.....	do
Dufresne et McGarity.....	528	80					528	80	1874 et 1875.....	do
W. Smith.....	171	46					171	46	1874 et 1875.....	do
A. H. Baldwin.....	3,507	92					3,507	92	1871 à 1874.....	do
L'hon. James Skead.....	9,807	65					9,807	65	1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878.....	do
Batson et Carrier.....	5,558	70					5,558	70	1875 à 1877.....	do
A. F. A. Knight.....	546	30					546	30	1873.....	do
James Walker.....	11	25					11	25	1877.....	do
R. Campbell et Fils.....	1,558	50					1,558	50	1873 à 1881.....	do
James G. Bryson.....	73	50					73	50	1886.....	do
Costello Brothers.....	90	62					90	62	1882.....	do
N. E. Cormier.....	428	34					428	34	1888.....	do
J. et B. Grier.....	76	84					76	84	1889.....	Surcharge.
R. et W. Conroy.....	95	42					95	42	1882 et 1883.....	do
A. et P. White.....	101	00					101	00	1881.....	do
J. R. Booth.....	9,871	93	398	88			10,270	81	1881 à 1888.....	\$998.88 contre récl. pour dom. causés par la rupt. de Coulouge.
Perley et Patten.....	8,889	85					8,889	85	1880 à 1884.....	
The Bronsons & Weston Lumber Co.....	8,180	79					8,180	79	1881 à 1885.....	
Pierce et Cie.....	462	18					462	18	1888.....	
G. A. Grier et Cie.....	1,060	59					1,060	59	1886 et 1887.....	
Succès de feu Levi Young.....	1,461	20					1,461	20	1881 à 1885.....	Droits d'estac. des Chaudières.—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leurs frais depuis 1881.
Wm. Mason.....	413	85					413	85	1881 à 1888.....	
Gilmour et Cie.....	406	27					406	27	1884.....	
John Rochester.....	258	88					258	88	1881 à 1888.....	

N^o 4.—État des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1^{er} juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1895, et restant non perçus le 30 septembre 1895—*fin*.

Débiteurs.	Dettes manuvaisés et douteuses.		Droits d'estacades, en suspens.		Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige.		Total des droits dus le 30 sept. 1895.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
J. et G. Bryson.....	23,992	95	.....	.....	252	20	252	20	1886	Contre réclan. pour dom. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge. Surcharge.
B. Caldwell et Fils.....	.....	.....	4	33	.....	.....	4	33	1887	
	23,992	95	31,009	87	651	08	55,653	90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Travaux Publics.

N° 5.—ETAT des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
L'hon. James Skead.....	245 00	210 00	455 00
James Mair.....	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leur réclamation.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs; conséquemment les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvable à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*
OTTAWA, 30 septembre 1895.

DISTRICT DU SAINT-AURICE.

N° 6.—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1895 et non perçus à la date du 30 septembre 1895.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	
George Baptist. Fils et Cie.	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do..	1879	2,110 62		
do do..	1880	1,696 18		
do do..	1881	293 69		
do do..	1882	165 80		
do do..	1884	118 50		
do do..	1885	4 28	4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.....	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
do	1883	2,173 68		
do	1884	28 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38	5,281 48	
Alexander Baptist.....	1879	2,116 96	Sur cette somme, on prétend qu'il y a une surcharge de \$754.20.
Wm. Ritchie et Cie.....	1888	779 24		
do	1889	332 11	1,111 35	
Ritchie Frères	1886	413 43		Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de \$842.76, et d'une somme de \$205.38 payée en 1884. Insolvable.
do	1887	634 71	1,048 14	
G. B. Hall.....	1890	49 34	Prétend que ce reliquat est une surcharge. Le coût de la perception dépasserait ce montant.
T. E. Normand.....	1890	.....	14 28
Trefflé Biron.....	1891	.....	0 92
			14,481 49	

EDWARD T. SMITH,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N^o 7.—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1895 et non perçus à la date du 30 septembre 1895.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Observations.
		\$ c.	
T. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 et 1889	885 25	
J. M. Irwin	1882, 1883, 1885 et 1888	698 45	
D. Ulliott	1881 et 1887	547 68	
George Hilliard	1877 et 1882, 1883 et 1886	354 15	
Greene et Ellis	1880 et 1883, 1885, 1888 et 1889	157 01	
Irwin et Boyd	1881	59 79	Insolvable.
Thomson et McArthur	1880	52 78	do
A. W. Parkins	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92	
La succession Dickson, T.G. Haz-			
lett, agent	1883	137 50	
Jabez Thurston	1882	12 50	Insolvable.
Alfred McDonald	1888	40 80	
John Parkins	1889	13 00	
McDougall et Ludgate	1879	65 07	Insolvable.
Bigelow et Trounce	1882 et 1885	216 21	do
R. et J. Strickland	1882, 1883, 1885 et 1887	215 08	do
Gilmour et Cie	1893	690 58	Réclamat. contestée; référée au ministère de la Justice.
The Rathbun Co.	1893	1,846 57	do do
		6,058 34	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

Travaux Publics.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

TABLEAU des droits et autres recettes perçues dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1895.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	au			
		1894.		\$	c.	\$	c.
Vapeur "Chollerton".....	2,650	17 juin.....	7 juillet....	2,260	00	2,260
do "Amyranthia".....	3,933	11 juillet....	1er sept....	6,890	32	6,890
Vap. du governem. "Constance."	184	7 sept.....	13 do.....	355	20	355
Dragueur "N ^o 12".....	120	12 nov.....	15 nov.....	318	00	318
do "N ^o 11".....	120	18 do.....	19 do.....	306	00	312
Vapeur "Hestia".....	3,790	20 do.....	30 do.....	1,658	00	1,664
1895.						
"Turret Bay".....	2,211	27 mai.....	31 mai.....	776	88	776
"Turret Crown".....	1,827	9 juin.....	22 juin.....	1,418	79	1,418
				13,983	19	13,995
				12	00	19

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

TABLEAU des droits et autres recettes perçues dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1895.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1894.		\$	c.	\$
Vapeur "Jessie Bain".....	44 37	7 août....	7 août....	20	00	20
Remorqueur "Reginald".....	186 26	9 do.....	10 do.....	37	25	42
do "Thompson".....	185 5	22 do.....	23 do.....	37	10	52
Barge "John Gaskin".....	487	7 sept....	8 sept....	97	40	97
Vapeur "Glengarry".....	438	14 do.....	15 do.....	87	60	92
do.....		17 do.....	17 do.....	10	00	10
Vapeur "Orion".....	590 99	26 sept....	29 do.....	191	84	201
do "Cibola".....	961 47	29 do.....	2 octobre..	280	76	311
Remorqueur "Reginald".....	186 26	10 octobre..	11 do.....	37	25	42
Vapeur "Chicora".....	930 50	15 do.....	19 do.....	208	13	232
Remorqueur "D. D. Calvin".....	749 53	2 nov.....	3 novemb..	124	95	124
do "Walker".....	138 58	20 do.....	22 do.....	47	72	47
1895.						
Vapeur "Glengarry".....	438	13 avril....	16 avril....	50	66	50
Remorq. "Hall", barge "Duluth"	366	17 do.....	21 do.....	150	06	155
Vapeur "North King".....	872 95	22 do.....	23 do.....	174	59	174
Vapeur "Campana".....	1,285	1er mai....	14 mai....	629	01	661
Remorqueur "Walker".....	138 58	15 do.....	16 do.....	27	72	32
do "McNaughton".....	137 19	18 do.....	18 do.....	27	44	27
do "Coaster".....				3	00	3
Barge "Wheat Bin".....	320	24 do.....	25 do.....	64	00	64
do "Cornwall".....	585 96	30 do.....	30 do.....	149	62	149
do "McCarthy".....	254	3 juin....	4 juin....	50	80	50
Vapeur "Empire State".....	379 74	10 do.....	12 do.....	102	53	102
do "Saguin".....	818 07	15 do.....	15 do.....	131	80	131
				2,728	23	2,878
				150	00	23
10,493½						2,878

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

TABLEAU des droits et autres recettes perçues dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1895.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1894.		\$ c.	\$ c.	\$ c.
Str de S. M. "Hyacinthe".....	1,420	18 juillet....	28 juillet....	Frais d'expl.		428 50
" " "Royal Arthur".....	7,700	2 août	10 août	do		720 01
" " "Satellite".....	1,420	11 sept.	20 sept.	do		439 71
Navire "Lanristan".....	2,245	5 octobre ..	7 octobre ..	735 00	3 00	738 00
Str de S. M. "Pheasant".....	755	13 nov.	1er déc.	Frais d'expl.		767 43
Str "Costa Rica".....	1,893	10 déc.	18 do	1,620 00	21 60	1,641 60
Str "Lorne".....				Serv. d'eau.....		2
		1895.				
Str "Quadra".....	573	16 avril	20 avril....	580 00		580 00
Str "Mogul".....				Serv. d'eau.....		1 20
Str "Solweig".....	3,380	6 mai	8 mai	508 00	10 20	518 20
Navire "Hawaiian Isles".....	2,097	10 do	11 do	482 00	1 20	483 20
						6,320 25

EDWARD T. SMITH,

Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 8 octobre 1895.

ANNEXE N° 5.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1895

ET QUI SE RAPPORTENT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 5.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés à la cinquième session du septième parlement, prorogé le 22 juillet 1895, et qui se rapportent au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle. (58-59 Victoria.)

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice financier expirant le 30 juin 1896, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour l'exercice expirant le 30 juin 1896, et pour d'autres objets liés au service public.	2	17
Concernant l'Acte du service civil.	Acte modifiant l'Acte du service civil.	14	65
Amendements à l'Acte du service civil.	Acte modifiant de nouveau l'Acte du service civil	15	67
Concernant la vente ou la location de travaux publics non requis pour des fins publiques.	Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte des travaux publics.	36	127
Constructions et réparations aux édifices et autres travaux dans les pénitenciers qui doivent être placés sous le contrôle du ministre des travaux publics.	Acte modifiant les Actes concernant les pénitenciers.	42	149

N. B.—En vertu d'un arrêté du conseil passé le 27 juin 1894, on a adopté des règles et règlements, pour la régie, entretien, etc., des glissoirs du gouvernement et autres travaux construits sur la rivière Ottawa et ses tributaires, voir page xc de 58-59 Victoria (1895).

J. A. CHASSÉ.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 25 novembre 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 6.

ÉTATS.

- 1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
DU 30 JUIN 1894 AU 30 JUIN 1895.
- 2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1895.
- 3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 6.

OTTAWA, 25 novembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1894-95 :—

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ.

Mr E. F. E. Roy,

Secrétaire, ministère des travaux publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada, du 30 juin 1894 au 30 juin 1895.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS.			\$ c.
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.</i>			
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la houille.....	J. W. McRae.....	17 juill. 1894..	22,154 93
Edifices du parlement et des ministères—Enlèvement de la neige.....	Wm. Moore	23 nov. 1894..	465 00
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la glace.....	L. O. Joly.....	9 fév. 1895..	03½ p. morc.
Edifices du parlement—3 bouilloires tubulaires.....	P. J. Powers.....	20 sept. 1894..	1,605 00
Terrasses du parlement—Fondations en pierre du monument érigé à sir John Macdonald.....	J. Matthews.....	6 mai 1895..	900 00
Rideau-Hall- Construction d'une laiterie.....	Hugh Gillmore.....	28 nov. 1894..	1,785 00
do Hôtel du gouvernement—Appareil de chauffage à eau chaude.....	David Ouimet.....	21 sept. 1894..	4,200 00
do Hôtel du gouvernement—Appareils de lumière électrique.....	Robert Anderson.....	24 oct. 1894..	liste de prix.
do Hôtel du gouvernement—Enlèvement de la neige.....	W. J. Sims.....	23 nov. 1894..	337 00
do Hôtel du gouvernement—Fourniture de la glace.....	L. O. Joly.....	9 fév. 1895..	04½ p. morc.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, bureau de poste—Fourniture de la houille..	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd.	12 nov. 1894..	195 98
Annapolis do do ..	Cie de houille et ch. de fer du Canada.....	12 do 1894..	159 64
Antigonish do do ..	James Kenna.....	17 août 1894..	108 00
Arichat, édifices publics do do ..	do	17 do 1894..	264 60
Baddeck, bureau de poste do do ..	Burchell, Frères.....	23 do 1894..	90 00
Dartmouth do do ..	Cie houillère Intercoloniale.....	20 do 1894..	95 36

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			\$ c.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			
<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>			
Halifax, édifices publics—Fourniture de houille	Fred. I. Lordly.	23 août 1894..	562 04
do bur. du sous-recev. génér. do	S. Cunard et Cie	22 do 1894..	159 35
Lunenburg, bureau de poste do	Burchell, Frères.	23 août 1894..	162 50
do do Emménagements.	The Oxford Furniture Co	13 nov. 1894..	1,800 00
do édifice public do	do do	28 janv. 1895..	350 00
New-Glasgow, bur. de poste—Fournit. de la houille.	Cie houillère d'Acadie.	17 août 1894..	129 02
Sydney-Nord do do	James Desmond	17 do 1894..	147 50
Pictou, construction d'un bureau de poste	Rhodes, Curry et Cie.	8 do 1894..	10,275 00
do édifices publics—Fourniture de la houille.	James Kenna.	17 do 1894..	108 35
Sydney, bureau de poste do	C. F. Routledge.	20 do 1894..	200 00
Truro do do	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd.	12 nov. 1894..	64 58
Windsor do do	Fred. W. Dimock.	17 août 1894..	157 50
Yarmouth do do	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd.	12 nov. 1894..	200 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice fédér.—Fourn. de la houille.	Chas. Lyons.	18 août 1894..	464 28
Montague, bureau de poste do	George Wightman	17 do 1894..	42 30
Summerside do do	James Kenna.	17 do 1894..	40 00
do do do	Charles Lyons.	18 do 1894..	220 29
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, bureau de poste—Fourn. de la houille.	Chs. Powell.	3 sept. 1894..	351 09
Carleton do do	R. P. et W. F. Starr	21 août 1894..	43 42
Chatham do do	R. R. Call.	20 do 1894..	361 48
do do Emménagement.	The Oxford Furniture Co	4 avril 1895..	2,500 00
Dalhousie do Fourn. de la houille.	Charles Powell.	3 sept. 1894..	200 19
Frédéricton do do	P. Farrell.	16 août 1894..	271 09
Moncton do do	Cie houillère et ch. de fer Canadien.	12 nov. 1894..	208 26
Newcastle do do	R. R. Call.	20 août 1894..	360 90
Portland do do	R. P. et W. F. Starr	21 do 1894..	30 82
Saint-Jean do do	Magee, Frères	17 do 1894..	481 30
	R. P. et W. F. Starr	21 do 1894..	1,855 01
<i>Québec.</i>			
do édifices publics do	Richard Magee.	18 juin 1895..	722 00
do douane—Reconstruction de trottoirs en asphalte	A. F. Teed.	20 août 1894..	146 90
	R. P. et W. F. Starr	21 do 1894..	170 66
	W. F. Dibblee et Fils.	14 do 1894..	241 50
St. Stephen, bureau de poste—Fourn. de la houille.			
Sussex do do			
Woodstock do do			
Aylmer, bureau de poste—Fourn. de la houille.	T. G. Brigham.	24 août 1894..	163 41
Coaticook do do	B. J. Smith.	27 do 1894..	225 75
Fraserville do do	Nap. Dion.	24 do 1894..	296 00
Hull do do	J. G. Butterworth et Cie.	24 do 1894..	134 48
do do do	T. G. Brigham.	24 do 1894..	62 00
Joliette do do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie.	28 do 1894..	24 03
Lachine do do	T. Garipey	27 do 1894..	87 72
Laprairie do do	Charlebois et Cie.	20 do 1894..	144 08
Montréal, édifices publics do	Masson et Asselin.	29 do 1894..	3,360 05
Québec, citadelle do	Geo. W. Webster et Cie.	8 do 1894..	249 89
do édifices publics do	Madden et Ellis.	7 do 1894..	2,193 97
do agence de la marine do	do do	16 nov. 1894..	267 50
Québec, bureau de poste—Réparations et agrandissement du système de chauffage.	Wm. Ford.	22 sept. 1894..	1,790 00
Rimouski—Construction d'un bureau de poste.	C. G. Beaulieu.	14 mai 1895..	6,980 00

Travaux Publics.

N^o 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc—*Suite.*

Travaux.	Noms. des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
			\$ c.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			
<i>Québec—Fin.</i>			
St-Henri, bureau de poste—fourniture de la houille...	Evans Frères.....	28 août 1894	202 63
St-Hyacinte do do	Magloire Benoit	14 “ 1894	181 32
do édifice public—construction d'un mur en pierre et d'un trottoir.....	Paquet et Godbout.....	15 janv. 1895	1,550 00
St-Jérôme, bureau de poste—fourn. de la houille.....	J. O. Labrecque et Cousineau et Cie....	28 août 1894	357 94
St-Jean do do	Simard et Godin.....	15 “ 1894	173 25
St-Lin do répar. et reconstructions.	O. Pelletier.....	12 juin 1895	350 00
Sherbrooke do fourn. de la houille.....	Lucke et Mitchell.....	15 août 1894	269 00
Sorel do do	H. C. Charland et Cie. 14 “	1894	121 80
Trois-Rivières, édifices publics do	Zéphirin Marchand... 30 “	1894	571 64
do douane—toiture en fer galvanisé.....	V. Charbonneau	30 oct. 1894	14 50 la feuille.
<i>Ontario.</i>			
Almonte, bureau de poste—fourn. de la houille.....	Wm. McArthur.....	20 août 1894	160 00
Amherstburg do do	Mullin, Gatfield Coal Co 15 “	1894	155 25
Barrie do do	J. G. Scott.....	18 “ 1894	250 00
Belleville do do	Thos. Stewart.....	15 “ 1894	360 00
Berlin do do	Frank Frank.....	16 “ 1894	164 36
Brampton do do	Peaker et fils.....	14 “ 1894	165 00
Brantford do do	The Huffman, Gibson Coal Co.....	15 “ 1894	276 30
Brockville do do	Geo. E. Shields.....	17 “ 1894	287 50
Carleton Place do do	Alexander Steele.....	20 “ 1894	104 00
Chatham do do	The Huffman, Gibson Coal Co.....	15 “ 1894	137 46
Clifton do do	Histrop et Thomas.....	15 “ 1894	247 05
Cobourg do do	Hargraff et Cie.....	16 “ 1894	190 62
Cornwall do do	Flock frères.....	18 “ 1894	250 00
Galt do do	James McQueen.....	17 “ 1894	151 90
Gananoque, édifice public do	W. J. Gibson.....	17 “ 1894	137 20
Goderich, bureau de poste do	Wm. Lee.....	20 “ 1894	176 03
Guelph do do	Frank Frank.....	16 “ 1894	166 54
Hamilton do do	Thomas Myles et Fils. 13 “	1894	784 90
Kingston, édifice public do	Breck et Booth.....	15 “ 1894	364 91
Lindsay, bureau de poste do	The Rathbun Co.....	16 “ 1894	119 56
London, édifices publics do	Hunt frères.....	17 “ 1894	1,027 85
Napanee, bureau de poste do	J. R. Dafeo.....	23 “ 1894	172 50
Orangeville do do	James Morrison.....	8 sept. 1894	94 64
Orillia do do	R. J. Sanderson.....	23 août 1894	194 07
Ottawa, ferme expérimentale—fourn. de la houille.....	T. G. Brigham.....	24 “ 1894	754 55
do galerie nationale des arts et musée des pêcheries—toiture.....	Douglass frères.....	7 nov. 1894	267 00
do bloc Langevin, bureau de poste, musées géologiques et des pêcheries, imprimerie de l'Etat et carré Cartier—Enlèv. de la neige	W. H. Cuddie.....	27 “ 1894	400 00
Pembroke, bureau de poste—fourn. de la houille.....	Dunlop et Cie.....	25 août 1894	97 03
Peterborough, édifices publics do	The Rathbun Co.....	16 “ 1894	321 75
Petrolia, bureau de poste do	The Huffman, Gibson Coal Co.....	15 “ 1894	178 15
Port-Hope do do	Brown et Henning.....	15 “ 1894	220 00
Prescott, édifices publics do	Isaac W. Plumb.....	22 “ 1894	262 50
Sainte-Catherine, bureau de poste do	Eli Gadsby.....	20 “ 1894	250 45
Saint-Thomas do do	Ellison et Lewis.....	25 “ 1894	312 00
Smith's Falls, bureau de poste—construction d'un appareil de chauffage à eau chaude.....	McKinley et Northwood.....	6 déc. 1894	637 00
Smith's Falls, bureau de poste—posage de tuyaux.....	Robert Cameron.....	4 avril 1895	1,665 00
do édifice public—ameublement.....	do.....	27 juin 1895	308 00
Stratford, bureau de poste—fourn. de la houille.....	Thos. Myles et fils.....	13 août 1894	362 46
do do agrand., répar. et aménag.	John E. Askwith.....	5 oct. 1894	10,990 00
Strathroy do fourn. de la houille.....	Fife, Herd et Cie.....	27 août 1894	110 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
			\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.			
<i>Ontario—Fin.</i>			
Toronto, édifices publics—fourniture de la houille.....	P. Burns et Cie.....	21 août 1894	2,184 91
do entrepôt de vérification—recons. du toit.....	W. T. Stewart.....	28 sept. 1894	1,100 00
do nouvelle salle d'exercice—aménagement pour magasin d'armes, etc.....	Geo. P. Wagner, Summers et Harris.....	29 oct. 1894	7,035 00
do nouvelle salle d'exercice—construction d'un double plancher dans le soubassement.....	The Reid Bros. Manufacturing Co.....	19 juin 1895	640 00
do entrepôt de vérification—répar. au plancher.	John Kane.....	17 do 1895	1,773 00
do salle d'exercices—peinturage, pose de vitres, lettrage et lavage à la chaux.....	A. M. Browne.....	20 mai 1895	350 00
do salle d'exercices—appareils de ventilation.....	Fidde's et Hogarth.....	20 do 1895	1,118 00
do do charpenterie.....	J. Wilson.....	20 do 1895	1,175 00
do do jeu de boule.....	The Reid Bros. Manufacturing Co.....	20 do 1895	1,100 00
Trenton, bureau de poste—fourn. de la houille.....	Chas. Crowe.....	21 août 1894	135 00
Walkerton do do.....	Trail frère.....	20 do 1894	187 43
Windsor do do.....	Scully et Bridges.....	11 sept. 1894	388 30
<i>Manitoba.</i>			
Brandon, bureau de poste—fourn. de la houille.....	John Hanbury.....	27 août 1894	568 75
<i>Territoires du Nord-ouest.</i>			
Calgary, édifices publics—fourn. de la houille.....	The Calgary Cartage Co.....	8 nov. 1894	341 62
Lethbridge, édifice pub.—app. de chauffage à air chaud.	T. F. Kirkham.....	7 do 1894	1,408 00
Mâchoire de l'Orignal, pal. de justice—fourn. de houille	E. A. Baker et Cie.....	23 août 1894	138 75
Moosomin, palais de justice—agrand., changements..	John W. Smith.....	12 nov. 1894	1,993 00
Régina, édifices publics—fourn. de la houille.....	The Smith & Ferguson Co.....	18 août 1894	163 00
do do do.....	Paul, Knight et McKinnon.....	21 do 1894	1,117 78
do palais de justice—appareil de chauffage.....	Baxter, Turner et Bickle.....	22 oct. 1894	1,935 00
Wolseley do do.....	McKinley et Northwood.....	4 avril 1895	937 00
do do fourn. de la houille.....	Paul, Knight et McKinnon.....	21 août 1894	150 15
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Victoria, édifice militaire—cabinet d'aisance des officiers et chambre au combustible.....	Geo. Glover.....	21 nov. 1894	829 00
do construction d'un édifice public.....	Elford et Smith.....	19 juin 1895	198,765 00
do construction d'un magasin militaires.....	Bragg et Pike.....	21 do 1895	2,680 00
HAVRES ET RIVIÈRES.			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Rivière à l'Achigan—construction d'un quai.....	John McMillan.....	28 déc. 1894	2,840 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Rustico—construction d'un nouveau bloc et réparations au quai.....	Heney et Smith.....	12 mars 1895	4,276 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Pointe du Chêne—remplir la brèche entre le nouveau quai et le vieux.....	do.....	27 juillet 1894	1,350 00
do couvrir le brise-lames en tôle à bouilloire.....	do.....	22 oct. 1894	1,200 00

Travaux Publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Nom des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			\$ c.
<i>HAVRES ET RIVIÈRES—Suite.</i>			
<i>Québec.</i>			
Baie Saint-Paul—Prolongement du quai.....	Edouard Tremblay.....	15 janv. 1895	5,595 00
Belœil—amélioration, dans le chenal de la riv. Richelieu.....	C. G. Beaulieu.....	11 avril 1895	3,373 00
Hull—Crique Pond—pont et chaussée sur trétaux.....	Viau et Lachance.....	31 octobre 1894	2,490 00
Philipsburg—construction d'un débarcadère.....	Olivier Lefevre.....	29 juillet 1895	9,942 00
St-Thomas de Montmagny—mur sec sur la Rivière-du-Sud.....	C. G. Beaulieu.....	11 déc. 1894	4,480 00
<i>Ontario.</i>			
Rivière Ottawa—Narrows inférieurs en amont de Pembroke—enlèvement de la batture.....	W. J. Poupore.....	20 mars 1895	7,000 00
Owen-Sound—revêtement en palplanches.....	D. Porter et J. Canan.....	19 oct. 1894	18,638 00
Port-Dover—dragueur.....	The U.S. & Ont. Steam Navig. Co.....	5 nov. 1894	15,000 00
Thessalon—construction d'une jetée.....	Green et Reed.....	3 avril 1895	8,328 00
<i>Manitoba.</i>			
Hnausa—construction d'une jetée.....	Peter McVeigh.....	5 mars 1895	5,870 00
VAISSEAUX, DRAGUEUR ET MATÉRIEL.			
Nouveau dragueur à cuiller.....	Carrier, Lainé et Cie.....	22 janv. 1895	40,000 00
SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX.			
Lethbridge et Cardston—onstruction et entretien d'une communication téléphonique entre.....	The Lethbridge and Cardston Telephone Co.....	17 nov. 1894	1,717 50

J. A. CHASSÉ.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 25 novembre 1895.

o 2.—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A. quelles fins.	Superficie.	Prix.
1894.						\$ c.
8 août.	Johanna Murphy.	Sa Majesté.	Lot n° 21, division Maynard.	Salle d'exerc. de Halifax.	25 x 100 pds	2,500 00
22 juin.	John Menger.	do	do et lot dans le faubourg nord.	do		2,250 00
8 août.	John W. Chandler et ux.	do	Partie de terrain, rue Cunard.	do		300 00
10 août.	Joseph F. Ryan.	do	Lot, coin de la rue North Park et de la ruelle St-Jean.	do		3,800 00
2 juil. et.	Joseph Johnson et ux.	do	Partie du lot 13, division Maynard.	do		2,200 00
7 août.	Katie et Katherine Metz-enroth.	do	do et construct. y érigées, division Maynard.	do		1,800 00
6 juillet.	Daniel Faulkner et ux.	do	Partie de terrain en face de la rue Maynard.	do		2,500 00
4 août.	Marguerite et Jane Thompson.	do	do do Cunard.	do		1,500 00
17 sept.	Wm. Power et ux.	do	Lots 15, 16 et 18, division Maynard.	do		5,152 00
12 juil. et.	Synode diocésain de la Nouvelle-Ecosse.	do	Lot situé au coin des rues Cunard et North-Park.	do		3,000 00
1895.						
*11 fév.	Mary Slattery et al.	do	Partie du terrain en face de la rue North Park.	do		2,300 00
1894.						
*31 oct.	John Greenaway.	do	do situé sur la ruelle St-Jean.	do		1,800 00
5/12 nov.	Fabyliana, Guertin et Geo. Guertin.	do	Bande de terre, sur la côte sud de la 1re chute de la Petawawa, comté de Renfr-w.	7 acres, 2 vgs, 16 perches.		750 00
3 juillet.	Isidore Leblanc et ux.	do	Babbins Cove, lot de terre.	Pour la desc. du bois, etc.		100 00
8 déc.	T. W. Body.	do	Portage la Prairie, lots de ville nos 25, 26.	Site pour un quai.	1/16 d'ac. e	4,950 00
1er déc.	John Flynn et al.	do	Halifax, terrain riverain, quais et édifices y érigés.	Pour fins de chem. de fer.	54,785 pds car.	30,000 00
1895.						
14 mars.	Corporation de la ville de Thessalon.	do	Partie de terrain, composé de lots riverains en face des lots 6-7 du bloc L.	Construct. d'un quai.	2 1/2 acres.	1 00
1896.						
9 avril.	Corporation de Saint-Germain de Rimonski.	do	Partie de terrain.	Pour un édifice public.	90 x 100 pds.	Octroi
17 do	James MacPhee et ux.	do	Lochiel, partie du lot 88, 3 concession de Lochiel.	Site pour l'école de ré- forme d'Alexandria.	100 ac es plus ou moins.	5,000 00
13 do	Chris. Macdonald et ux.	do	Bayfield, N.-E., lot de terre et lot riverain.	Site pour un quai.		200 00
26 do	Chas. Dunn.	do	Antigonish, N.-E., bande de terre, côté sud du havre.	Pour les fins d'un hâvre.	1/8 d'acre	50 00
+ 2 fév.	Leonard C. Archibald.	do	do lot riverain sur la rive de la baie St-George (sous location).	Travaux de hâvre.		400 00

* Le cour de l'échiquier a décidé du prix de ces propriétés. + Transfert à Sa Majesté du privilège contenu dans le bail de Archibald pour la balance du terme emphytéotique.

J. A. CHASSÉ,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 25 novembre 1895.

N° 3.—Etat des propriétés louées au et par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Date du bail.	Baillieur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1894.						
19 avril.	La Cie du C. C. P.	Sa Majesté.	Calgary, T. N. O., partie du terrain, 105 x 120 pds, quartier sud-ouest de la sec. 15, canton 24 rang 1.	Service de l'immigration.	5 années.	\$1 par année.
23 nov.	Sa Majesté.	Elie Gagné.	Rivière Saguenay, pouvoir d'eau.	Entreprise privée.	Sous bon plaisir.	\$5 par année.
1895.						
25 janvier.	do	Corporation de la cité de Winnipeg.	Winnipeg, terre et lot riverain et partie du lit de la rivière Assiniboine.	Pour la construction d'un pont.	do	\$1 par année.
2 avril.	Ovide Brien	Sa Majesté.	Saint-Lin, P. Q., édifice.	Pour bureau de poste.	5 années.	\$300 par année.
3 mai.	Sa Majesté.	H. G. Harrison.	Portland, N.-B., magasin avec cave, etc.	Entreprise privée.	do	\$125 pour la année, \$175 pour années subséq.
21 juin.	do	Cie du chemin fer G. T.	Owen-Sound, permission de construire un entrepôt de marchandises sur le quai du gouvernement.	Pour frais de chemin de f.	Sous bon plaisir.	\$1 par année.

J. A. CHASSÉ.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 25 novembre 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 7

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC.,

DE

1841 à 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 7

NOMS et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1895.

Noms.	Fonctions.	Date de la nomination.	
		De	A
<i>Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.</i>			
CORPORATION DU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président		
Daly, l'hon. D.	Membres	29 déc. 1841.	3 oct. 1844.
Harrison, S. B.			
Davidson, J., écr.			
Begly, Thomas A.	Secrétaire	17 août 1841.	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef.	17 do 1841.	
Rubidge, F. B.	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841.	
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président		
Daly, l'hon. D.	Membres	5 oct. 1844.	8 juin 1846.
Draper, l'hon. W. H.			
Morris, l'hon. W.			
Papineau, l'hon. D. B.			
<i>Sous l'empire de l'acte 9th Vic., chap. 37, etc.</i>			
Robinson, l'hon. W. B.	Commissaire en chef.	4 juill. 1846.	10 mars 1848.
Taché, l'hon. E. P.	do	11 mars 1848.	26 nov. 1849.
Chabot, l'hon. J.	do	15 déc. 1849.	31 mars 1850.
Merritt, l'hon. W. H.	do	20 avril 1850.	11 fév. 1851.
Bourret, l'hon. J.	do	15 fév. 1851.	27 oct. 1851.
Young, l'hon. John.	do	28 oct. 1851.	22 sept. 1852.
Chabot, l'hon. J.	do	23 sept. 1852.	26 juav. 1855.
Lemieux, l'hon. F.	do	27 janv 1855.	25 nov. 1857.
Alleyn, l'hon. C.	do	28 nov. 1857.	1er août 1858.
Holton, l'hon. L. H.	do	2 août 1858.	6 do 1858.
Sicotte, l'hon. L. V.	do	6 do 1858.	10 janv. 1859.
Rose, l'hon. John.	do	15 janv. 1859.	12 juin 1861.
Cauchon, l'hon. Jos.	Commissaire	15 juin 1861.	23 mai 1862.
Tessier, l'hon. U. J.	do	24 mai 1863.	27 mai 1863.
Drummond, l'hon. L. T.	do	23 do 1863.	23 juill. 1863.
Laframboise, l'hon. M.	do	23 juill. 1863.	29 mars 1864.
Chapais, J. C.	do	30 mars 1864.	30 juin 1867.
Casgrain, l'hon. Chas. Eus.	Second commissaire.	1er août 1846.	
Cameron, l'hon. M.	Commissaire-adjoint	11 mars 1848.	
Wetenhall, John.	do	2 fév. 1850.	
Bourret, l'hon. Jos.	do	20 avril 1850.	
Killaly, l'hon. H. H.	do	15 fév. 1851.	
Keefer, Samuel.	do	6 mai 1859.	
Trudeau, Toussaint	do	15 mars 1864.	
Begly, Thomas A.	Secrétaire	25 sept. 1847.	
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859.	
Braun, Frederick	do	8 mars 1864.	
Page, John.	Ingénieur en chef.	31 oct. 1853.	2 juill. 1890.

ANNEXE N^o 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs des travaux publics, de 1841 à 1895—*Fin.*

Noms.	Fonctions.	Date de la nomination.	
		De	A
<i>Sous l'empire de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>			
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juil. 1867.	— oct. 1869.
Langevin, C. B., l'hon. Hector L.	do	8 déc. 1869.	5 nov. 1873.
McKenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873.	16 oct. 1878.
Tupper, C.B., K.C.M.G., sir Charles ..	do	17 oct. 1878.	20 mai 1879.
Langevin, C.B., K.C.M.G., sir Hector L..	do	20 mai 1879.	8 sept. 1891.
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire.	14 août 1891.	11 janv. 1882.
Quimet, l'hon. Joseph Aldric.	Ministre	11 janv. 1892.	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	1er juil. 1868.	1er oct. 1879.
Baillargé, G. F.	do	4 oct. 1879.	18 déc. 1891.
Gobeil, A.	do	18 déc. 1891.	
Chapleau, S.	Secrétaire.	4 oct. 1879.	4 nov. 1880.
Ennis, F. H.	do	4 nov. 1880.	
Gobeil, A.	do	23 janv. 1885.	18 déc. 1891.
Roy, E. F. E.	do	18 déc. 1891.	
McPherson, D. A.	Secrétaire-adjoint.	18 do 1891.	
Perley, H. F.	Ingénieur en chef.	25 nov. 1880.	21 oct. 1891.
Baillargé, G. F.	Ingénieur en chef-adjoint	5 juill. 1871.	4 do 1879.
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 juill. 1892.	
Scott, Thos. S.	Architecte en chef.	7 fév. 1872.	4 nov. 1881.
Fuller, Thomas	do	31 oct. 1881.	

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 8

ÉTAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRS ET ESTACADES DU CANADA

LE 30 JUIN 1895

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

ÉTAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différents glissoirs et estacades, 30 juin 1895.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>Percep. des droits sur les glissoirs et estacades.</i>					\$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur	Ottawa.	1er juil. 1889.	1,625 00 par année.	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe.
James Slater	30 avril 1847.	Sous-percepteur	do	14 nov. 1889.	1,000 00 do	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 3e classe.
James Steen	17 juin 1880.	Batelier	do	12 juil. 1889.	60 00 par mois.	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compieur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond	2 août 1833.	do	do	12 do 1889.	60 00 do	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compieur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
<i>District de Saguenay.</i>						
Arthur Boulanger	11 sept. 1854.	Surintendant	Saguenay	19 mai 1881.	475 00 par année.	<i>Travaux du Saguenay.</i> —A part le surintendant, on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billois par les glissoirs, qui dure un ou deux mois.
Joseph Boulanger		Sous-surintendant	do	1er oct. 1889.	30 00 par mois.	
<i>District de Hochélaux.</i>						
Azarie Bienvenue		Maître d'estacades.	Station de Belœil	1er janv. 1882	100 00 par année.	
<i>District de l'Ottawa.</i>						
G. P. Brophy	24 février 1846	Surintendant	Ottawa.	6 juillet 1873	2,500 00 do	<i>Travaux de la rivière Ottawa.</i> —En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contre-maître sur le glissoir à \$1.50 et un assistant-contre-maître à \$1.25 par jour; aussi de 25 à 30 hommes, de \$1 à \$1.40 par jour de travail.
J. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	Activement employé pendant 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. McFarlane	27 juin 1836	Messager	do	1er avril 1889	2 75 par jour.	do
J. Kent	28 janv. 1864	Commis	do	1er août 1886	1 75 do	do
Wm. Cain	22 août 1880	Messager	do	1er janv. 1892	1 25 do	do
C. Leduc	8 juillet 1846	Payeur	Capillon	1er janv. 1888	1,200 00 par année.	do
J. Middleton	8 août 1834	Sous-gard. de gliss.	Gatineau	1er avril 1891	1 40 par jour.	do
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades.	do	21 mars 1878	500 00 par année.	do
J. Soutière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	1878	2 50 par jour.	do
J. McDonell	1er nov. 1818	do	Huil	1er mai 1877	1 25 do	do
D. McFarlane	25 février 1836	do	Chats	27 mars 1870	480 00 par année.	do
John Harvey	22 mai 1831	Gardien de glissoirs	Ampror.	12 juillet 1881	2 50 par jour.	do
Joseph McCrea	26 mars 1859	Gardien d'estacades	Springtown.	15 mai 1880	300 00 par année.	do
Patrick Barry	27 mars 1858	Sous-gard. de gliss.	Grandes Chutes	10 mars 1888	1 50 par jour.	do
Duncan McLaven	7 janv. 1860	do	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25 par année.	do
J. G. Poiroux	27 août 1857	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00 do	do
James Steen Rowan	27 do 1836	do	Bas de la Pétéwawa	18 mars 1887	480 00 do	do
W. E. Biggs		do	Haut de la Pétéwawa	20 do par jour.	2 00 do	do
Wm. Thomson	3 mai 1843	Sous-gard. de gliss.	Montagne	10 oct. 1879	1 25 do	do
G. H. Brabazon		do	Calumet	1er avril 1894	1 50 do	do
E. Davis	16 mai 1846	do	Coulange	1er avril 1894	1 50 do	do
H. R. Downey	25 mars 1829	do	Des Joachims	1er juillet 1889	300 00 par année.	do
Hugh Grant		do	Dumoine	12 avril 1872	300 00 do	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
A. McEwen	20 août 1829	do	Kocher Capitaine	1er mai 1874	480 00 do	do
A. H. Johnson	28 nov. 1859	do	Chenaux	1865	2 50 par jour.	do
G. T. Johnson	10 sept. 1841.	do	do	1872	1 75 do	do

ANNEXE N° 8.—État indiquant les noms, etc., des personnes employées aux différents glissoirs et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>District de Newcastle.</i>						
R. B. Bogers.....	17 janv. 1857..	Surintendant.....	Peterboro'.....	1er juill. 1884.	\$ c. 800 00 par année.	Reçoit \$800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux.....	Commis du surint.....	do	1er juill. 1880.	400 00 do	do
Clement Armstrong.....	Gardien de glissoir.....	Rapides Chisholm ..	1er avril 1883.	200 00 do	\$250 p. année comme gard.d'écl. do R. et C.
John Jordan.....	do	Chutes Fénélon.....	15 août 1892.	100 00 do	Reçoit \$150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
R. T. Hill.....	do	Buckhorn.....	1er juill. 1891.	100 00 do	
Hamilton Johnston.....	do	Chutes Heeley.....	15 juill. 1893.	200 00 do	
<i>Canal de Burlington.</i>						
Thos. Campbell.....
J. A. McDonald.....	1er avril 1832.	Passieur.....	Burlington.....	12 avril 1887.	400 00 do	
.....	Aide-passeur.....	do	1er avril 1890.	300 00 do	
<i>District d'Yamaska.</i>						
A. Labbé.....	Gardien d'écluse.....	Yamaska.....	1er sept. 1885.	40 00 par mois..	
O. Mineau.....	do	do	1er sept. 1885.	40 00 do	
<i>Rivière du Lièvre.</i>						
Alex. MacCallum.....	Gardien d'écluse.....	Rivière du Lièvre...	14 mai 1892.	40 00 do	
Simon Raymond.....	Journalier.....	.....	1er avril 1894.	35 00 do	

R. STECKEL.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 9.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

LE 30 JUIN 1895

INDIQUANT.

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE N° 9.

Errat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1895.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois. \$ c.	Durée du service. mois.	Salaire total payé pendant l'année. \$ c.
Anheerst	Bureau de poste	James Morrison	2 mai 1894	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12	400 00
Angoumé	Edifice public	Angus McDonald	— mars 1890	do	5 fév. 1891	33 33	12	400 00
Annapolis	Bur. de poste et douane	John McKay	26 oct. 1847	do	1er avril 1881	33 33	12	400 00
Baddeck	Edifice public	Alex. S. McDonald	11 déc. 1855	do	23 déc. 1886	16 67	12	200 00
Barnmouth	do	J. C. Henley	21 oct. 1846	do	22 mai 1894	20 83	12	250 00
do	Edifice fédéral	John Powell	21 août 1836	Mécanicien	1er oct. 1871	62 50	12	750 00
do	do	Richard Power	15 do 1834	Chauffeur	1er do 1871	50 00	9	450 00
do	do	J. F. Sullivan	16 sept. 1829	Concierge	31 do 1891	33 33	12	400 00
do	do	W. H. Gray	96 nov. 1848	Gardien	26 janv. 1887	41 67	12	500 00
do	do	Wm. Power	6 fév. 1834	Concierge	7 juin 1895	25 00	12	300 00
do	Entrepôt de vérification	J. E. Hebb	17 déc. 1832	do	1er oct. 1889	33 33	12	400 00
Lunenburg	Edifice public	Daniel McDonald	24 do 1847	do	20 janv. 1890	33 33	12	400 00
New-Glasgow	Bureau de poste	Angus McEachern	22 do 1822	do	31 do 1888	33 33	12	400 00
Sydney-Nord	Edifice public	Geo. Robson	25 do 1845	do	22 sept. 1888	33 33	12	400 00
Pictou	Douane	N. H. McNeill	2 juin 1826	do	23 do 1892	33 33	12	400 00
Sydney-Sud	Bur. de poste et douane	Hugh McCulloch	3 mars 1846	do	22 do 1886	33 33	12	400 00
Tyngo	Bureau de poste	Aug. H. Parsons	15 sept. 1824	do et chauff.	13 déc. 1894	28 00	12	336 00
Windsor	Edifice public	Robert Spears	1er janv. 1836	Chauffeur	19 janv. 1875	37 00	12	444 00
Yarmouth	Edifice fédéral	W. J. Fraser	14 nov. 1868	Messageur	9 déc. 1892	33 33	12	400 00
Charlottetown	do	J. S. McLeod	28 août 1826	do	1er do 1890	13 33	12	160 00
do	do	Geo. Walker	15 mars 1858	Concierge	12 janv. 1887	33 33	12	400 00
do	do	Wm. Byrne	12 nov. 1845	do	13 avr. 1887	33 33	12	400 00
do	do	D. F. Macdonald	20 janv. 1825	do	27 mars 1887	25 00	12	300 00
Montague	Edifice public	Martin Lambert	15 août 1893	do	1er oct. 1889	33 33	12	400 00
Summerside	Edifice fédéral	J. A. Brazil	1er janv. 1893	do	31 mai 1881	33 33	12	400 00
Bathurst	Bureau de poste	J. A. Melançon	5 oct. 1847	do	11 janv. 1886	33 33	12	400 00
Chatham	do	C. Johnston	11 janv. 1852	do				
Charleton, Saint-Jean	do	Jas. R. Reid		do				
Dalhousie	do	Wm. Gould		do				
Fredericton	do	Jas. Perkins		do				
Moncton	do	E. B. Hicks		do				

Newcastle	do	Patrick Keating	13 mars	1840	do	23 oct.	1886	33 33	12	400 00
St. Stephen	do	Samuel Topping	2 avril	1839	do	25 mai	1887	33 33	12	400 00
Sussex	do	Thomas Asbill	18 fév.	1841	do	19 oct.	1883	33 33	12	400 00
Saint-Jean	Douane	Néel J. Morrison	26 juillet	1868	Mécanicien et con.	17 avril	1894	00 00	12	790 00
do	do	Christopher White	20 nov.	1844	Chauffeur	9 nov.	1885	50 00	12	300 00
do	do	Jas. A. Paul	1er août	1837	Concierge	13 oct.	1891	41 67	12	500 00
do	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1892	50 00	12	600 00
do	do	Ed. Haney	22 fév.	1849	Préposé à l'ascens.	27 nov.	1882	33 33	12	400 00
do	do	Wm. Kennedy	2 mai	1825	Concierge	1er fév.	1890	5 00	12	60 00
Woodstock	do	Miss M. G. Woods	16 nov.	1839	do	29 avril	1889	33 33	12	400 00
Avignon	Edifice public	Isaël Baldwin	13 avril	1847	do	27 juin	1889	12 50	12	150 00
Coaticook	Bureau de poste, etc.	J. Kerr	29 sept.	1826	do	14 fév.	1893	33 33	12	400 00
Hull	do	Chas. Guilbault	21 fév.	1831	do	15 oct.	1885	8 33	12	100 00
Joliette	do	F. Casse	18 juin	1836	Mécanicien en chef	22 sept.	1882	100 00	12	1,200 00
Lachine	Edifice fédéral	Thos. Ryan	18 fév.	1848	Chauffeur	4 do	1882	50 00	12	540 00
Montréal	Entrepôt de vérification	M. Beyer	27 mai	1868	do	1er do	1893	45 00	12	720 00
do	do	Alex. Daudelin	27 oct.	1837	Mécanicien	1er janv.	1885	60 00	12	720 00
do	Bureau de poste	F. Greene	28 janv.	1861	Electricien	1er juin	1893	50 00	12	600 00
do	do	L. D. Thibault	2 fév.	1863	Proposé à l'ascens.	15 déc.	1893	50 00	12	600 00
do	do	Art. Forget	29 juillet	1871	do	31 do	1894	50 00	12	600 00
do	do	S. N. Nickle	17 mai	1842	Concierge W. C.	6 fév.	1894	1,25 p. j.	12	456 25
do	do	C. Vadeboncoeur	5 nov.	1860	Messageur	1er août	1892	45 00	12	540 00
do	do	Alfred Filiatrault	17 sept.	1840	Chauffeur	1er déc.	1892	50 00	12	600 00
do	Revenu de l'intérieur	Louis St. Jean	6 do	1849	do	2 do	1882	50 00	12	600 00
do	Douane	J. H. Marchand	6 do	1849	do	16 juillet	1892	2,00 p. j.	12	720 00
do	do	C. Daudelin	18 juin	1843	do	2 do	1892	2,00 p. j.	12	540 00
do	Salle d'exerc. et d'armes	Wm. McDonald	17 sept.	1839	Mécanicien	21 fév.	1888	45 00	12	540 00
do	Edifices fédéraux	J. H. Delongchamps	2 fév.	1856	Mécanicien	1er do	1890	50 00	12	600 00
do	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	25 sept.	1856	Mécanicien	4 déc.	1885	75 00	12	900 00
Québec	do	Thos. McLaughlin	25 août	1871	Chauffeur	27 août	1892	45 00	8	360 00
do	Bur. des insp. mes. de bois	James O'Neil	15 do	1861	do	7 juillet	1894	45 00	12	540 00
do	Bureau de poste	John R. Mountsain	1er nov.	1848	Chauffeur intérim.	10 nov.	1888	45 00	12	540 00
do	do	F. J. Cooper	15 mai	1824	Concierge	15 juin	1895	45 60	12	547 50
do	do	Z. Doucet	20 do	1841	do	2 juillet	1892	33 33	12	400 00
Rivière-du-Loup	do	Thos. Rawson	26 fév.	1829	do	12 déc.	1884	33 33	12	400 00
Sherbrooke	do	E. St. Michel	8 nov.	1816	Chauffeur	5 août	1893	33 33	12	400 00
Sorel	Edifice public	A. C. Bissonnette	27 oct.	1844	Concierge	30 mai	1888	16 66	12	200 00
Saint-Henri	Bureau de poste	F. X. Tétraut	20 mai	1826	Gardien	28 déc.	1881	12 50	12	150 00
Saint-Hyacinthe	do	Wm. Comper	25 juin	1826	Concierge	11 mars	1890	33 33	12	400 00
Saint-Jean	Edifice public	Médard Grignon	3 do	1828	do	1er fév.	1891	25 00	12	300 00
do	Bureau de poste	Pb. Gravel	24 do	1828	do	27 juillet	1883	33 33	12	400 00
do	do	Jos. Carboneau	16 avril	1838	Messageur	1er fév.	1891	25 00	12	300 00
do	Douane	Geo. McLeod	19 déc.	1836	Concierge	5 nov.	1885	33 33	12	400 00
do	Bureau de poste	John Lovegrove	23 mars	1839	do	30 janv.	1891	33 33	12	400 00
Amherstburg	do	Wm. Mouton	29 oct.	1835	do	6 avril	1888	33 33	12	400 00
Almonte	do	Mrs. Wm. Shepherd	24 avril	1842	do	27 oct.	1880	50 00	12	600 00
Brockville	do	John Squires	3 mars	1844	do	2 mars	1886	33 33	12	400 00
Painford	do	Fred. Edwards			do					
Barrie	do				do					

Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—Suite.

Localités.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						\$ c.		\$ c.
Belleville	Bureau de poste.	J. P. Reeves.	27 nov.	Concierger.	17 oct.	50 00	12 mois	600 00
Berlin	do	A. E. Lyons.	5 oct.	do	1er do	33 33	12 do	400 00
Brampton	do	James McBride	17 avril	do	29 janv.	1881	do	400 00
Carleton Place	do	Jas. Halpenny	11 fév.	do	31 mai	1892	do	300 00
Clifton	do	Gilbert Campbell	25 mai	do	8 oct.	1885	do	400 00
Chatham.	do	Henry Dunn.	25 mai	Mécanicien	23 sept.	1884	do	600 00
do	do	W. W. Mitchell	25 do	Concierger.	7 janv.	1885	do	400 00
Cornwall.	do	Thos. Murphy	1er do	do	7 mars	1885	do	400 00
Cayuga.	do	G. A. Gibson.	21 do	do	3 sept.	1891	do	50 00
Cobourg.	do	H. J. Payne.	31 janv.	do	24 avril	1890	do	400 00
Galt	do	Wm. Kligour	3 mars	do	23 sept.	1886	do	400 00
Guelph.	do	Robert Higham	20 mai	do	29 oct.	1889	do	400 00
Goderich.	do	Thos. P. Richardson	25 fév.	do	1er mai	1889	do	400 00
Hamilton.	do etc.	Lewis Elliot.	8 avril	do	2 juillet	1890	do	400 00
do	Edifice fédéral.	Alfred Barnard.	27 déc.	do et méca.	10 déc.	1884	do	600 00
do	do	Thos. Beatty	14 nov.	Chauffeur.	7 nov.	1887	do	270 00
do	do	Wm. Nicholas	17 déc.	Mécanicien	2 mars	1887	do	600 00
do	Salle d'exercices	Wm. Harris	20 mai	Chauffeur.	12 déc.	1881	do	540 00
do	Collège militaire	William Johnson.	12 sept.	Mécanicien	31 mai	1881	do	780 00
Kingston.	do	M. Madden	22 déc.	Chauffeur.	12 oct.	1878	do	330 00
do	do	M. Maltern	4 sept.	Mécanicien	12 oct.	1888	do	600 00
do	do	Wm. Greer.	12 oct.	Concierger.	16 mars	1884	do	400 00
do	Bureau de poste.	John Price	6 do	Mécanicien	14 janv.	1884	do	600 00
Lindsay.	do et douane	Wm. Galbraith.	8 janv.	Concierger.	16 nov.	1883	do	400 00
Napanee.	do	John Hearn.	28 mars	do	22 juin	1889	do	400 00
Orangeville.	do	John Wilkins	29 mai	do	15 sept.	1886	do	350 00
Orrilla.	do	S. Baskerville.	1er août	do	24 nov.	1893	do	500 00
Peterborough.	do	J. Chm. Irwin	17 nov.	do	8 juin	1887	do	400 00
Petrolia.	do	Chs. McRitchie	29 mars	do	1er juillet	1894	do	240 00
Port-Corborno	do	Wm. Armstrong	9 sept.	do	11 juin	1888	do	400 00
Port-Hope	do	Levy Reynolds.	15 fév.	do	17 nov.	1885	do	400 00
Port-Arthur	do	John Whitehead.	15 avril	do	11 sept.	1893	do	400 00
Pembroke	Edifice public.	Samuel Hamilton.	14 juin	do	29 oct.	1890	do	400 00
Prescott.	Bureau de poste.	Rufus Henderson.	6 avril	do	23 déc.	1890	do	400 00

Localités.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						\$ c.		\$ c.
Stamford	Douane	Geo. McGookin.	3 déc. 1860.	do	12 juin 1892.	8 33	12 do	100 00
Sainte-Catherine.	Bureau de poste, etc.	J. H. Roberts.	1er mai 1847.	Mécanicien.	7 fév. 1881.	50 00	12 do	600 00
Saint-Thomas	do	Wm. Bryson.	4 fév. 1848.	Concierger	9 août 1883.	33 33	12 do	400 00
Strathroy	Edifice public.	Jas. Russell.	15 sept. 1832.	do	4 sept. 1885.	33 33	12 do	400 00
Toronto	Edifices fédéraux	Wm. J. Johnson.	10 mai 18 0.	do	25 oct. 1890.	33 33	12 do	400 00
do	Edifice du revenu de l'int.	Wm. Bell.	9 sept. 1836.	Chauffeur, mécan.	30 sept. 1893.	100 00	6 do	300 00
do	Douane	J. H. Venables	16 oct. 1875.	do	1er nov. 1889.	50 00	12 do	600 00
do	Entrepôt de vérification.	Fred. Faragher.	10 fév. 1844.	Mécanicien.	25 déc. 1874.	55 00	12 do	780 00
do	do	Jas. Cosgrove.	26 sept. 1864.	Chauffeur	25 sept. 1886.	50 00	12 do	600 00
do	do	Ed. Appleton.	27 do 1863.	Prép. à l'ascenseur	1er déc. 1887.	50 00	12 do	600 00
do	do	Wm. Chenery	30 janv. 1851.	do	1er do 1887.	50 00	12 do	600 00
do	do	W. J. Slean	8 juill. 1855.	Gardien.	2 mars 1888.	50 00	12 do	600 00
do	do	Jas. Richardson.	23 fév. 1831.	Mécanicien.	9 mars 1885.	50 00	12 do	600 00
do	Bureau de poste	Henry L. Bell	29 déc. 1864.	Chauffeur.	1er nov. 1889.	50 00	6 do	300 00
do	do	Samuel Fitzgerald	26 do 1859.	do	1er déc. 1889.	50 00	6 do	300 00
do	do	John Somers.	8 avril 1836.	Mécanicien.	13 janv. 1891.	50 00	12 do	600 00
Trenton	Salle d'exercices.	Chs. H. Baillie.	22 sept. 1852.	Concierger	31 août 1889.	33 33	12 do	400 00
Windsor.	Edifice public.	F. Parker.	6 août 1833.	Mécanicien.	3 oct. 1888.	50 00	12 do	600 00
do	Bureau de poste	W. Courtis.	6 mars 1844.	Concierger	9 nov. 1880.	33 33	12 do	400 00
do	do	Andrew McLean.	24 nov. 1825.	do	20 juill. 1891.	33 33	12 do	400 00
do	Edifice public.	John Fawcett.	11 mai 1857.	do	18 août 1890.	40 00	12 do	480 00
do	do	J. R. Alexander	19 août 1852.	Mécanicien.	1er juin 1888.	70 00	12 do	840 00
Warkenton.	Bureau de poste.	Patrick Dillon.	17 mars 1849.	Chauffeur	1er janv. 1889.	45 00	6 do	270 00
Windsor.	do	Jos. Couti.	10 mai 1843.	Préposé à l'ascens.	16 mars 1887.	45 00	12 do	540 00
do	do	Jos. Gagner.	11 avril 1853.	Gardien	7 juin 1892.	45 00	12 do	540 00
do	do	A. G. Hamilton.	14 mai 1868.	do	31 janv. 1891.	45 00	12 do	540 00
do	Palais de justice	George Northgraves.	20 do 1868.	do	25 août 1893.	33 33	12 do	400 00
do	do et prison	Geo. Northgraves.	20 do 1868.	do	1er do 1893.	33 33	12 do	400 00
do	Bur. des terres et d'enreg.	Geo. Cassie.	13 janv. 1853.	do	1er do 1894.	33 33	12 do	400 00
do	Edifice public.	G. L. Fraser	20 oct. 1851.	do	21 juin 1894.	33 33	12 do	400 00
do	Bur. des terres et d'enreg.	R. Wylie.	7 juill. 1859.	do	28 août 1894.	35 00	12 do	420 00
do	Palais de justice et douane	Robert Sage.	do	do	19 juill. 1894.	33 33	12 do	400 00
do	do	W. A. Porter.	5 janv. 1854.	do	11 janv. 1892.	50 00	12 do	600 00
do	Bureau de poste.	Ralph Johnson.	4 nov. 1822.	do	1er oct. 1884.	50 00	12 do	600 00
do	do	John McMurphy.	12 août 1812.	do	13 juill. 1893.	50 00	12 do	600 00
do	Edifice public.	George E. Windsor.	6 avril 1843.	do	25 août 1893.	33 33	12 do	400 00
do	do	Atwell King.	do	do	do	do	do	do

R. STECKEL.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 10.

TABLEAU

INDIQUANT LES

NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

EMPLOYÉS

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU 30 JUIN 1895.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 10.

État indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc., des employés aux divers bassins de radoub, 30 juin 1895.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.</i>						
John Devereux.....		Surintendant.....	Esquimalt.....	17 sept. 1887.....	\$168 66 par mois.....	
A. C. Muir.....		Ingeni ur.....	".....	1er avril 1887.....	100 00 ".....	
J. W. Muir.....		Sous-ingénieur.....	".....	11 janv. 1892.....	80 00 ".....	
A. D. Greeves.....		Charpentier.....	".....	1er déc. 1887.....	80 00 ".....	
F. M. Jones.....		Chauffeur.....	".....	".....	60 00 ".....	
E. Williams.....		do.....	".....	".....	60 00 ".....	
John Stack.....		Gardien.....	".....	".....	50 00 ".....	
<i>Bassin de radoub de Lévis.</i>						
Ulric Valiquette.....	30 juin 1856.....	Surintendant.....	Lévis.....	13 avril 1891.....	1,800 00 par année.....	Allocation annuelle de \$200 pour le loyer de maison. Première nominat., 9 mai 1873.
Honoré Lamontagne.....		Contremaitre.....	".....	9 " 1891.....	83 33 par mois.....	
Wm. Macdougall.....		Ingeni.-mécanicien.....	".....	1er juin 1888.....	75 00 ".....	
Napoléon Lemelin.....		Sous-ing.-mécan.....	".....	1er " 1888.....	45 00 ".....	
Narcisse Lemelin.....		Chauffeur.....	".....	1er " 1888.....	32 00 ".....	
Theodore Chabot.....		Concierge et gardien.....	".....	9 avril 1891.....	45 00 ".....	
<i>Bassin de radoub de Kingston.</i>						
James Wilson.....		Surintendant.....	Kingston.....	2 juillet 1892.....	1,400 00 par année.....	
Robert McLeod.....		1er mécanicien.....	".....	1er " 1892.....	75 00 par mois.....	
Wm. Gagnon.....		Chauffeur.....	".....	1er " 1892.....	49 00 ".....	
Patrick Hurley.....		Concierge.....	".....	1er " 1892.....	45 00 ".....	
C. Staley.....		Gardien.....	".....	1er " 1892.....	45 0 ".....	

R. STECKEL.

ANNEXE N^o II.

ÉTAT TABULAIRE.

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLOTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-
LAURENT ET DES GRANDS LACS.

ANNEXE N° II.

DATES de la clôture de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1894 et 1895.

Ports.	Province.	Localité.	Date de la clôture en 1894-95.	Date de l'ouverture en 1895.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Île Madama.	5 février.	15 mars	Température très douce au commencement de l'hiver.
Bathurst.	N.-Brunswick.	Baie des Chaleurs.	29 nov.	29 avril.	Le bateau-passeur a traversé le 26 avril.
Belleville.	Ontario.	Lac Ontario.	28 do	23 do	Le remorqueur à vapeur "William Aikin" partit pour Picton le 19 avril
Campbellton.	N.-Brunswick.	Baie des Chaleurs.	19 nov.	27 do	et revint avec une charge de fleur le jour suivant.
Charlottetown.	Île du P.-E.	Golfe Saint-Laurent.	24 déc.	17 do	
Collingwood.	Ontario.	Baie Georgienne, Lac Huron.	3 déc.	27 do	Le havre libre de glace le 23 avril jusqu'au quai du chemin de fer.
Gaspé.	Québec.	Golfe St-Laurent.	9 janv.	2 mai.	Libre de glace et ouvert à la circulation durant toute l'année.
Georgetown.	Île du P.-E.	do	28 janv.	20 do	Le havre était libre mais il n'y a pas eu d'arrivée avant le 20.
Goderich.	Ontario.	Lac Huron.	4 déc.	10 avril.	Le havre a été libre de glace et accessible tout l'hiver.
Halifax.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	26 nov.	15 do	Le havre a été libre de glace et accessible tout l'hiver.
Kincardine.	Ontario.	Lac Ontario.	10 janv.	15 do	La glace était mince mais s'est formée de bonne heure et se brisa tard.
Kingston.	Ontario.	Océan Atlantique.	26 déc.	20 avril.	Il y a eu bien peu de jours l'hiver dernier pendant lesquels les vaisseaux
Louisburg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Fièvre Saint-Laurent.	25 do	3 do	ont pu entrer au port.
Montréal.	Québec.	Golfe Saint-Laurent.	7 janv.	3 do	Les vaisseaux pouvaient entrer au port vers le 1er avril.
Rustico-Nord.	Île du P.-E.	Océan Atlantique.	3 déc.	20 do	Le dernier vap. est parti le 10 déc. La glace s'est formée vers le 22 déc.
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	22 do	15 do	La glace a été très solide dur. les mois de janv., fév., et une part. de mars.
Owen-Sound.	Ontario.	Baie Georgienne.	24 do	29 do	La glace s'est formée le 15 décembre.
Percé.	Québec.	Golfe Saint-Laurent.	10 do	13 do	La glace s'est formée sur la riv. le 27 nov. Premier arivage de la mer le
Picton.	Nouvelle-Ecosse.	Lac Supérieur.	15 do	13 do	26 avril. Deux vaisseaux sont partis pour la mer et l'un d'eux arriva
Port-Arthur.	Ontario.	Lac Erie.	23 janv.	3 do	de la Malbaie aux dates données.
Port-Dover.	do	Lac Ontario.	27 déc.	3 do	Tous jours ouvert.
Port-Hope.	do	Lac Erie.	5 do	3 do	Le dern. bat. desc. le canal le 23 nov. Le canal s'est ouvert le 3 mai 1895.
Port-Stanley.	do	Fleuve Saint-Laurent.	6 janv.	30 do	Le trafic s'est continué durant tout l'hiver à ce port.
Québec.	Québec.	Océan Atlantique.	28 nov.	22 avril	
Sainte-Anne, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	6 janv.	30 do	
Saint-Jean.	N.-Brunswick.	Baie de Fundy.	28 nov.	22 avril	
Saint-Jean.	Québec.	Rivière Richelieu.			
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.			
Sarnia.	Ontario.	Lac Huron.	28 déc.	6 avril.	Le havre était libre de glace vers le 16 avril ; le premier arivage a eu
Sault-Sainte-Marie.	do	Lac Supérieur.	6 do	23 do	lieu le 22.
Shédiac.	N.-Brunswick.	Golfe Saint-Laurent.	8 do	22 do	Dates du dernier départ et du premier arivage.
Sorel.	Québec.	Rivière Richelieu.	30 nov.	30 do	Très peu de glace en mouvement sur la côte le printemps dernier.
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	27 janv.	25 do	Ces dates sont celles du dernier départ et de la première arrivée. La
Tadoussac.	Québec.	Fleuve Saint-Laurent.	8 nov.	30 mars.	glace s'est formée vers le 18 ou le 20 novembre 1894.
Trois-Rivières.	do	do	27 do	23 avril.	Eau ordinairement basse.
Toronto.	Ontario.	Lac Ontario.	23 déc.	5 do	Le passeur a fait la traversée tous les jours cette année entre ce port et
Warton.	do	Baie Georgienne, Lac Huron.	23 do	24 do	Détroit, Mich., E. U. A.
Windsor.	do	Rivière Détroit.	31 do	30 mars	Ces dates sont celles de la R. Rouge. La nav. sur le l. Winnipeg a probabl.
Winnipeg.	Manitoba.	Rivière Rouge.	9 nov.	8 avril.	été plus hâive. Les vais. gén. cessent de circul. vers le milieu d'oct.
York Factory.	Ter. du N.-Ouest.	Baie d'Hudson.			Nous n'avons pas encore reçu de renseignements de cet endroit comme

ANNEXE N° 12.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1895

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 12.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

OTTAWA, 3 décembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant relatif au service télégraphique pour les douze mois terminés le 30 juin 1895. Il est accompagné des relevés ordinaires sur les réseaux, les employés, etc., établis dans les divers districts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1894-95.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray a été exploitée, comme auparavant par la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

La ligne de Meat-Cove, la ligne de Chéticamp et celle du Cap-Sable ont été exploitées comme par le passé, en raccordement avec le réseau de la Compagnie *Western Union*.

A peu près un demi-mille de la ligne de Meat-Cove, près Ingonish-sud, a été balayé par une forte tempête le 5 du mois de février. On a fait des réparations temporaires et cette partie de la ligne a été reconstruite un peu plus tard, en avril.

On a posé dans le cours du mois de juin une ligne de circuit allant de l'extension Baddeck au port Bévis, à une distance de 2½ milles, et on a ouvert un bureau aux usines de la compagnie de gypse à ce dernier endroit. La compagnie a fourni les poteaux et les a fait poser, comme part de contribution à cet ouvrage.

Le câble qui traverse le Passage Barrington, allant de la Pointe à l'Ours à Newell's Head, un mille et demi plus loin, a cessé de fonctionner le 28 février. Le vapeur *Newfield* devait aller faire des réparations au câble de la baie de Fundy et on l'a prévenu de réparer cette partie du câble de Barrington, en se rendant à la baie.

[NOTE.—Ce ne fût qu'à la fin du mois de septembre que le *Newfield* entreprit cet ouvrage. Le câble que l'on avait jeté en 1883 et qui est maintenant interrompu pour la première fois, a été trouvé après examen, endommagé à plus d'un endroit. On a posé le 25 septembre trois quarts de mille de câble nouveau pour rétablir la communication. A peu près un demi-mille de la partie enlevée après réparations sera en état de servir ailleurs.]

La ligne d'Escuminac a continué d'être exploitée, comme jusqu'ici en accordement avec le réseau de la Compagnie *Great North Western*. Cette ligne a subi diverses réparations durant l'année; la ligne de terre qui traverse la partie marécageuse de la plaine Escuminac été consolidée et resserrée et rendue aussi forte qu'une ligne neuve.

Le réseau de la baie de Fundy a continué d'être en opération dans les conditions décrites dans le rapport de l'exercice précédent, sans changement jusqu'au 4 octobre alors que le câble allant de Campobello à Grand Manan cessa de fonctionner. Le

vapeur *Newfield* a visité cette localité dans la dernière partie du même mois et les deux parties du câble ont été examinées et remises en ordre. Le dérangement de la section Eastport provenait de la détérioration de l'isolement sur la rive à Campobello ainsi que d'un autre accident de même nature arrivé à un demi-mille au large de la rive d'Eastport. L'interruption du câble du Grand Manan provient apparemment du frottement sur les rochers près de la pointe Liberté. La partie d'atterragement a été trouvée après examen en un état déplorable; on posa un nouveau câble à bonne distance de la pointe et la communication a été rétablie entre les îles, le 17 novembre.

De nouveau le 9 du mois de février dernier (1895), ce câble se brisa soudainement et demeura inactif pendant longtemps par suite de ce qu'on n'a pu obtenir le *Newfield* pour lui faire subir les réparations.

NOTE.—Le vapeur *Newfield* comme nous l'avons dit dans une autre page de ce rapport n'a pu être obtenu pour les réparations aux câbles que durant l'automne. On a examiné le câble de Grand Manan en octobre (1895) et il a subi des réparations le 22. A l'époque des réparations, on a trouvé que ce câble avait été coupé en deux endroits par les ancrs des vaisseaux; l'une des ruptures était à un point dans l'anse à la pointe Liberté et l'autre près du rivage à Long Eddy; il n'y avait aucun indice que les fils de renfort s'étaient usés par frottement. L'automne dernier la ligne de terre placée sur les îles Campobello et Grand Manan a été examinée et a subi des réparations.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

A l'exception de la section de l'île Saint-Paul les divers câbles du golfe et de la rive nord ont été en opération toute l'année sans interruption.

Le câble de Saint-Paul a cessé de fonctionner le 2 mai et n'a pas été réparé de tout l'été vu que le vapeur *Newfield* n'était pas disponible pour lui faire subir des réparations.

[NOTE.—Durant les réparations qui ont eu lieu en novembre on a constaté que ce câble avait été rompu par l'ancre d'un vaisseau, à 3 milles du rivage de Meat-Cove. La communication était rétablie le 19 novembre. On a remarqué un grave défaut à ce câble à un point situé à environ 4 milles de l'île Saint-Paul; la saison, toutefois, était trop avancée pour que l'on entreprit de le réparer avec chance raisonnable de succès; le câble continuera à fonctionner ainsi jusqu'à ce qu'il devînt possible de lui faire subir des réparations. L'on doit faire aussi mention d'une interruption du câble des îles de la Madeleine, le 20 septembre 1895. Ce câble fût aussi accidentellement brisé par l'ancre d'un navire à environ 3½ milles au large de Meat-Cove. La communication était rétablie le 12 novembre.]

Les lignes de terre des îles de la Madeleine seront totalement examinées cet été. En plusieurs endroits l'on a enlevé des poteaux de la ligne pour les replacer dans des endroits plus favorables et 50 nouveaux poteaux sont arrivés de Gaspé et ont été placés aux endroits où il en fallait le long de la route.

Les lignes de terre d'Anticosti et le long de la rive nord du Saint-Laurent ont été tenues en bon état. Les quelques interruptions qui sont survenues ont été de courte durée; la méthode en usage pour les réparations s'améliore dans ce district.

Sur la rive nord, en bas de Manicouagan, on a jeté trois petits ponts sur ruisseaux, l'un à Grand Calumet de 129 pieds, l'autre à Petit Calumet de 100 pieds, et le troisième aux îles Mai de 75 pieds. L'on en avait antérieurement renouvelé trois autres à la rivière Pigou, à la Beby et à la Magpie; l'on a aussi construit dans le cours de l'année quelques huttes d'abri et des chalans pour le passage des rivières afin de faciliter le mouvement des ouvriers qui travaillent aux réparations le long des lignes dont on a décrit la condition dans le rapport de l'année dernière.

Par suite d'une crue considérable l'automne dernier, l'on a dû retarder la reconstruction des ponts qui avaient été emportés l'année précédente entre Bersimis et Sault-au-Cochon. Toutefois, de bonne heure au printemps, ces travaux ont été mis en marche sous la surveillance de M. Geo. W. Forrest, de Sault-au-Cochon, et ont été terminés vers le milieu d'avril. Les localités et dimensions de ces ponts sont les suivantes: rivière Raymond, 44 pieds; Blanche, 60 pieds; Columbia, 68 pieds; Laval, 100 pieds, et rivière au Pin, 129 pieds.

Travaux Publics.

La ligne d'embranchement allant de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi a été en opération d'une manière satisfaisante et dans les conditions mentionnées dans le rapport de l'année dernière.

Le câble de la section de la quarantaine de la Grosse-Île, allant de Saint-François à l'île Beauce, a cessé de fonctionner le 10 décembre dernier. L'on n'a pu faire de réparations que le 29 avril; c'est à cette date que la communication a été rétablie. La connexion a été défectueuse, et l'on n'a pu s'y fier par suite de ce que le câble a été gravement endommagé par la glace sur chacun des rivages.

Dans l'intervalle on avait fait une commande pour deux longueurs de 600 pieds chacune d'un câble de télégraphe d'atterrage, de 8 tonnes d'un type spécial d'enveloppe destiné à protéger d'une manière efficace le câble contre la glace. A l'arrivée de ce câble on avait rétabli la communication d'une manière satisfaisante.

[NOTE.—Ceci se passait le 8 août (1895.) Les câbles spéciaux ont été placés sur le rivage rocheux au delà de la marque de l'eau basse, le câble antérieur ayant été entouré d'une couche de ciment, ce qui l'a conservé intact. Pour cet ouvrage on s'est servi d'un remorqueur à vapeur et d'un chalan.]

A part l'interruption que nous venons de mentionner, les opérations du télégraphe de la quarantaine et de la ligne téléphonique de la Grosse-Île se sont faites avec succès dans le cours de l'année.

ONTARIO.

Les lignes de l'île Bath-Amherst et des îles Wolfe et Howe ont été comme les années précédentes, exploitées par la Compagnie de télégraphe *North American*.

La ligne de l'île Pelée, réparée en novembre 1893, s'est de nouveau brisée le 26 janvier 1895. On a découvert quand on l'a réparé que le câble avait été entraîné sur le haut-fond du "milieu" entre la terre ferme et l'île, et là aplati par la glace. La partie endommagée du câble a été enlevée et ce dernier fut replacé à la partie ouest du haut-fond. La communication télégraphique a été ainsi rétablie le 20 mai. La réparation de ce câble a été opérée au moyen d'un remorqueur à vapeur qu'on s'est procuré à Windsor.

En vue de parer autant que possible à l'interruption du courant dans les câbles causée par l'action de vaisseaux dont les ancres sont venus en contact avec ces câbles, comme il est si souvent arrivé dans les années passées, on a affiché dans tous les entrepôts de douane, bureaux de poste, bureaux de canaux et autres édifices fréquentés par les marins, des avis dont nous donnons copie ci-dessous; et les résultats obtenus nous font croire qu'il rendra également service en d'autres localités où le gouvernement maintient un service de câbles:

AVIS AUX CAPITAINES DE VAISSEAUX ET AUX MARINS DU LAC ÉRIÉ.

Avis est donné qu'il existe un câble télégraphique sous-marin allant de l'île Pelée dans le lac Erié à la terre ferme. Ce câble part de la pointe Pelée et va presque parallèlement à la barre de sable jusqu'à mi-chemin du falot, de là dans la direction du sud-ouest, en passant légèrement à l'ouest du "milieu" au fort de la pointe nord de l'île Pelée.

En vertu de l'acte 51 Vic., chap. 31, toute personne qui, soit par ignorance ou par négligence, coupe ou endommage un câble sous-marin, est passible d'une amende ou d'un emprisonnement. Toutefois, au cas où l'on aurait frappé le câble, accidentellement, les propriétaires de navires ou de vaisseaux qui prouveront qu'ils ont sacrifié un ancre afin de ne pas endommager le câble, recevront une compensation en raison de leur perte si leur demande pour telle compensation est accompagnée du témoignage de l'équipage et appuyée par une déclaration faite à l'autorité que de droit.

Au cas où on aurait dû inévitablement causer du dommage au câble soit pour sauver la vie et les membres de quelque personne ou pour sauver le vaisseau, l'on devra en exposer les circonstances au surintendant du service télégraphique du gouvernement à Ottawa, aussitôt après l'arrivée au port, afin d'éviter les inconvénients d'une poursuite.

(Signé)

Surintendant intérimaire

Au commencement de l'été on s'est procuré à la terre ferme 360 poteaux en cèdre, de 24 pieds de long et de six pouces de diamètre à la tête et on les a posés le long de la ligne de l'île Pelée pour remplacer les vieux poteaux de chêne détériorés que l'on avait posés lors de la première construction de la ligne. La pose des nouveaux poteaux se fait petit à petit par l'ouvrier local qui se fait aider au besoin.

NORD-OUEST.

Dans le Nord-Ouest, les lignes de Qu'Appelle à Edmonton et de Mâchoire de l'Original à la Montagne-des-Bois ont été entretenues en bon état de fonctionnement durant l'exercice.

Comme résultat de l'inspection mentionnée dans le rapport de l'année dernière, dans le but de connaître au juste le nombre de poteaux nécessaires sur la ligne de Qu'Appelle et d'Edmonton, l'on a pris arrangement pour la livraison à différents points de plusieurs petits lots de poteaux de cèdre et d'épinette rouge répartis comme suit: 52 de cèdre pour la section Qu'Appelle-Humboldt et 368 d'épinette rouge pour la partie de Humboldt à Edmonton. Ces poteaux doivent être transportés et placés aux endroits désignés par les divers hommes de ligne stationnés sur la route, dans le cours de la saison, pendant le voyage des réparations générales. L'on s'attend à ce qu'après ces renouvellements la ligne sera maintenue en bon état pour une période de temps assez considérable.

L'on a mentionné dans le rapport de l'année dernière le fait, que l'on avait réuni tout le matériel de l'ancienne ligne abandonnée de Prince-Albert. Comme on ne prévoyait pas pouvoir l'utiliser immédiatement dans ce district il a été décidé de transporter à la Colombie-Anglaise ce matériel avec le fil de relai et les isolateurs qui sont entre nos mains depuis la construction de la présente ligne (de Qu'Appelle à Edmonton). L'on s'en servira pour une nouvelle ligne en construction. Le matériel de relai qui nous reste maintenant au Nord-Ouest, ne comprend qu'une réserve raisonnable pour les frais d'entretien.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

La ligne de la côte de Victoria à Carmanah et au Cap-Beale a été maintenue dans les conditions décrites dans le rapport de l'année dernière. Le service a été généralement mieux conditionné et plus satisfaisant qu'on ne le croyait possible dans les années précédentes à cause des obstacles si nombreux qui se trouvaient sur les parcours que devaient suivre les réparateurs de ligne.

Le bureau du Cap Beale a été fermé en novembre à la suite du changement du gardien du phare. L'opérateur de télégraphe qui y était employé est parti, et l'on n'a pu trouver aucune personne propre à remplir la position.

[NOTE.—Un des membres de la famille du gardien présent s'est depuis rendu compétent à prendre charge du bureau, qui a été rouvert le 3 septembre 1895.]

Les poteaux de la ligne Barkerville ont besoin d'être solidifiés et examinés. Le gouvernement a voté une somme pour ces réparations à sa dernière session, et l'ouvrage se fait à la journée sous la direction du surintendant du district.

Dans les prévisions budgétaires pour cette année, il a été pourvu à la construction d'une ligne d'embranchement allant d'Ashcroft à Lillooet, *viâ* la vallée de Hat Creek et mesurant 62 milles. L'entreprise de l'ouvrage a été accordée M. W. H. Keatly; l'entrepreneur est obligé de fournir les poteaux et de construire la ligne, le ministère s'engageant à fournir les isolateurs, etc.

On est présentement occupé à faire ces travaux.

On a établi un bureau ainsi qu'un agent et un opérateur salarié au Poste, 150 Milles, à peu près à mi-chemin entre la crique du Pont et celle de Soda, sur la ligne de Barkerville, afin de rencontrer les besoins du commerce qui se fait en rapport avec les opérations minières du district avoisinant. Afin d'aider une compagnie de particuliers engagée dans les mines des alentours de la rivière Quesnelle, on leur a permis de suspendre aux poteaux de télégraphe un fil de téléphone allant du bureau de télégraphe à Quesnelle aux bureaux de la compagnie près de la rivière, soit une distance de 14 milles.

Travaux Publics.

La ligne Comox a été entretenue dans le même état qu'auparavant.

On a pourvu dans les prévisions budgétaires de cette année au coût de la construction d'une ligne allant du point d'intersection des routes de Comox et Alberni, jusqu'à Alberni, distance de 2 $\frac{1}{2}$ milles. L'ingénieur résidant du ministère avait la direction des travaux qui ont été faits à la journée. M. J. Belyea a fourni et distribué à l'entreprise les 947 poteaux de cèdre de 25 pieds de long et de 6 pouces de diamètre à la tête, employés dans cette construction. La ligne était complétée le 27 juin et des bureaux étaient ouverts à Alberni et Parksville (la jonction des routes). Elle constitue la branche de Parksville, où l'on a établi une station de relai sur le circuit de Nanaïmo-Comox.

SERVICE GÉNÉRAL.

A la suite d'une décision prise par l'honorable ministre en juin dernier, relativement à la vacance causée par la mort du dernier surintendant, on a envoyé aux divers employés du service une circulaire dont voici copie :

[*Circulaire.*]

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, PUISSANCE DU CANADA.

Par ordre de l'honorable ministre des travaux publics, les surintendants de district, agents et employés du service télégraphique, et tous ceux que cela concerne, sont par la présente avertis de la nomination de M. D. H. Keeley à la position de surintendant général, dont il a rempli les fonctions depuis que le service a été privé de son premier chef par la mort de M. F. N. Gisborne, décédé le 29 août 1892.

E. F. E. ROY,
Secrétaire.

OTTAWA, Ont.,
4 juin 1895.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question.

Service télégraphique.	Dépenses.	Recettes.	Remarques.
	\$ c.	\$ c.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheurs sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'.....	2,277 04	325 72	
Baie de Fundy, lignes de la.....	3,015 32	405 13	
Cap-Ray do du.....	250 00	Nil.	
Cap-Sable do du.....	688 45	13 62	
Chéticamp do de.....	777 86	411 51	
Escuminac do d'.....	656 32	171 51	
Agence de la Pointe Basse.....	50 00	420 41	
Iles de la Madeleine, lignes des.....	2,311 68	832 00	
Meat Cove, lignes de (y compris l'île Saint-Paul).....	2,075 60	955 90	
Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis).....	5,088 75	1,584 21	
do do (à l'ouest de Bersimis).....	3,712 40	406 22	
Quarantaine, ligne de la.....	1,068 92	.....
Services du vapeur "Newfield".....	2,500 00	.....
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au crédit des lignes du golfe.....	668 16	.....
	24,140 50	5,526 23	
Ontario : Ligne de l'île Pelée.....	1,603 79	127 12	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest.....	14,139 42	1,771 62	
Colombie-Britannique : ligne de Comox.....	1,871 30	906 59	
* Ligne de Barkerville.....	3,339 51	.....
* do du Cap Beale.....	4,784 01	.....
Total.....	49,878 53	8,331 56	

* La compagnie qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

OTTAWA, 3 décembre 1895.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Port-au-Basque.....	Milles. 0	.....	\$ c. 50 00 ou com'n.....	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur tous les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$60 par année.
2	Cap-Ray, phare du.....	14	.....	50 00 do .....	.....
	Totaux	14		100 00 do ..		

221 N. B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la Compagnie de télégraphie Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
Numéro.	Milles.		\$ c.		
1 *Baie-du-Renard.....	0	J. Stubbart.....	50 00 ou com'n	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2 Phare de la Pointe-Heath.....	23	T. Gagné.....	50 00 do	20 juill. 1881.	
3 Phare de la Pointe-Sud.....	32½	A. Nadeau.....	50 00 do	1er oct. 1888.	
4 *Crique à la Chaloupe.....	17½	B. Bradley.....	50 00 do	7 juill. 1881.	
5 Lac Salé.....	52½	J. Carbray, réparat.....	365 00 do	1er do 1891.	Réparateur général. Plus \$1 par jour, lorsque absent en devoir.
6 Phare de la Pointe Sud-Ouest..	15	(N. Carbray, télégrap.....	50 00 do	1er sept. 1892.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882.
		(Mlle G. Pope.....	420 00 do	18 oct. 1890.	Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
		(H. Pope.....	200 00 do	21 juill. 1893.	
7 Rivière Jupiter.....	7	.....	50 00 do	.....
8 Rivière à la Loutre.....	17½	.....	50 00 do	.....
9 *Rivière Becsac.....	22	M. Duguay.....	50 00 do	1er oct. 1886.	La ligne a été raccourcie de 5 milles entre la Baie Ellis et la Pointe-Ouest en 1893.
10 Cap de l'Aigle (Baie Ellis).....	10	.....	50 00 do	.....
11 Phare de la Pointe-Ouest.....	9	A. Malouin.....	50 00 do	1er août 1881.	
12 *Baie des Anglais.....	3	F. Cabot.....	50 00 do	1er juill. 1882.	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de \$50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une*, depuis le mois d' septembre 1887.
13 Baie Méchastic.....	14½	.....	.....	.....
Totaux.....	223½		1,535 00 do		

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble de 44½ neuds; et de la baie Méchastic, le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 neuds.

SECTION DE GASPÉ.

1 L'Anse à Fougère.....	.....	N. Bernier.....	17 00	.....	Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
2 Bassin de Gaspé.....	28	J. J. Annett.....	240 00	16 oct. 1881.	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.O.
	28		257 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Amherst.....	Milles. 0	Mlle J. Sheca.....	\$ c. 50 00 ou com'h	1er oct. 1882.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Cornier.....	50 00	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord.....	15	P. Pelletier.....	400 00	1er déc. 1891.	
4	Phare de l'Etang-du-Nord.....	1	Mme A. Binet.....	50 00	do	
5	Ile à la Meule.....		N. Arsenaud.....	600 00	1er sept. 1891.	
6	Hav. aux-Maisons (cab. de ½ n.)	8	A. LeBourdais, s.-sur'l.	50 00	17 août 1880.	Section à 2 fils. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Ile-aux-Loups.....	28½	Mlle E. LeBourdais, tél.	50 00	do	
8	Grosse-Ile.....	11	P. L. Joncas.....	50 00	1er juin 1888.	
9	Grande-Entrée.....	11	N. Clark.....	200 00 et do	1er juin 1888.	
	Totaux.....	83½	Mme F. Aikins.....	50 00 ou do	18 fév. 1882.	
				1,550 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ÎLES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Meat-Cove (station de câble),...	Milles. 0	A. E. McDonald.....	\$ c. 500 00	7 nov. 1880.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Baie d'Aspy.....	10½	I. Y. Nichols.....	50 00 ou com'n	1er juill. 1894.	NOTE.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais aux frais de l'Etat.
3	Pointe-Bianche (7¼ m. ceint.)...	14½	V. Theriault.....	50 00 do	15 juin 1895.	
4	Havre de Neil (ligne de ceint.)...	14½	M. McLeod.....	50 00 do	1er avril 1887.	
5	Baie d'Ingonish-Nord.....	9	J. M. Burke.....	50 00 do	1er do 1882.	
6	Ingonish-Sud.....	20½	F. C. Brewer.....	50 00 do	1er août 1891.	
7	Riv.-aux-Français (câb. ¾ n'd).....	13	John McDonald.....	50 00 do	1er avril 1889.	
8	Englishtown (câble ¾ n'd).....	11	(W. J. McRitchie (repr).)	50 00 do	19 juill. 1882.	
9	Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.)...	5	Mlle C. Morrison.....	400 00 do	1er mai 1894.	
10	Baddeck (ceinture).....	13	D. Dumlup.....	50 00 do	1er avril 1884.	
11	Englishtown (ceinture).....	18	.....	50 00 do	1er janv. 1892.
12	Port-Bavis (2½ milles, détaché de la ligne de Baddeck).....	5	.....	Com'n. seul.	.....
13	Anse Kelly (Campbellton-N).....	6	Mlle M. C. Campbell.....	50 00 ou com'n	1er avril 1885.	
14	Grand Bras-d'Or (câble ¾ n'd).....	2½	Mme E. Livingston.....	50 00 do	1er janv. 1889.	
15	Sydney-Nord.....	12½	W. U. Tel. Co.....	.....	.....
	Totaux.....	157½		1,450 00		

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Barrington	Milles. 0	Agent, Cie de tél. W. U.	\$ c. 50 00 or com'n.	18 déc. 1883...	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble).....	11	Mlle E. A. Smith.....	50 00 do ..	1er avril 1889.	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris 1½ mille de câble).....	6½	I. K. Doane.....	50 00 do ..	18 déc. 1883...	
	Totaux.....	17½		150 00		

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B. — Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'État.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numero.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	\$50 ou commission.	1er avril 1887.	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Où 50 pour 100 de comm. est payé il n'y a pas de garantie pour la somme.
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	do	1er mars 1892.	
3	Margaree, S.-O.	12	Angus Collins	Com'n 50 pour 100.	3 do 1893.	
4	Havre de Margaree ..	5	Mme M. A. McLennan	\$50 ou commission.	1er avril 1887.	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la ligne de ceinture) ..	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889.	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doncette	Com'n 50 pour 100.	23 avril 1893.	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset	\$50 ou commission.	1er do 1887.	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest	\$185 00 ou com'n.	.....	Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	.....	50 00 do	.....	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Bas-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 do	1er mars 1885.	
4	Hardwicke (en bas) ..	6	Mme M. Brimmer	50 00 do	1er août 1891.	
5	Escuminac	3½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er sept. 1885.	
6	Phare de la Pointe-Escuminac ..	12	K. R. McLennan	50 00 do	1er nov. 1893.	
	Totaux	42		\$435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DU GRAND MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ cts.		
1	Long Eddy Cable Hut, à Flagg's Cove.....	3	Mme C. C. Seely (sous-surint.)	420 00	18 nov. 1880..	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
2	Woodward's Cove.	6	W. A. Fraser.....	Com'n 50 pour 100.	28 fév. 1893..	\$25 par année sont accordées pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead. Bureau du Southern-Head fermé le 30 novembre 1889.
3	Grand-Harbour.....	2	F. A. Newton.....	\$75 00 ou com'n.	1er avril 1887..	
4	Seal Cove.....	4 $\frac{3}{4}$	P. Russell.....	50 00 do	1er mai 1891..	
5	Phare de Southern-Head.....	5 $\frac{1}{2}$	A. Gilmon, réparateur.....	50 00 do	.....
	Ligne d'embranchement.			60 00	1er déc. 1894..	
6	Grand-Harbour.....	0	W. Cheney.....	Commis'n 25 p. 100.	Feb. 1, 1891.	
7	Ile de Cheney ($\frac{1}{4}$ mille de câble). Ile Whitehead ($\frac{3}{4}$ do)	4 $\frac{3}{4}$ 1 $\frac{1}{2}$	E. Carroll.....	\$50 00 ou com'n.	Dec. 1, 1890.	
	Total.....	27 $\frac{1}{4}$		755 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

1	Liberty Cove Cable Hut, à Welchpool.....	7 $\frac{1}{4}$	M. A. Batsou.....	100 00 ou com'n.	1er mai 1890..
2	Eastport, Maine, E.-U.A.....	$\frac{3}{2}$	J. Cushing.....	100 00	26 déc. 1881..
	Total.....	8		200 00	

Un câble de 1 $\frac{1}{2}$ neuud raccorde Welchpool avec le débarcadère à $\frac{1}{2}$ mille d'Eastport; et un câble de 7 $\frac{1}{4}$ neuuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty Cove, Campobello.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distance. intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie du télégraphe du Grand Nord-Ouest.....	\$ c. 185 00.....	.....	Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange- Gardien, soit \$35 par année.
2	L'Ange Gardien..... Atter. du câble à l'île d'Orléans. Saint-Pierre.....	13 $\frac{2}{3}$ 34	C. Turcotte.....	50 00 ou cour'n.....	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Le bureau de Sainte-Pétronille a été fermé en mai 1895.
3	Sainte-Pétronille.....	4 $\frac{1}{2}$	M. Gobeil.....	50 00 ou cour'n.....	15 sept. 1888	
4	Saint-Laurent.....	6 $\frac{1}{2}$	P. Pouliot.....	50 00 do.....	1er juillet 1888	
5	Saint-Jean.....	7	M. Emmond.....	50 00 do.....	1er mars 1895	
6	Saint-François.....	6 $\frac{1}{2}$				
7	Île Réaux (y compris 2 neuds de câble).....	34				
8	Île Réaux (ligne terrestre)..... Bur. de la quarantaine, Grosse- Île (y comp. 2 neuds de câble).	2 $\frac{1}{2}$	M. Langlois.....	50 00 do.....	1er sept. 1885	Note.—Le réseau téléphonique sur la Grosse Île depuis mai 1893, a compris 1 $\frac{1}{2}$ mille d'une ligne de 2 fils avec raccordements ou stations.
9	Téléphone de la quarantaine, (ligne de 2 fils).....	3 $\frac{1}{2}$				
	Total.....	52 $\frac{1}{2}$		485 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.					$ c.
1	Baie Saint-Paul ..	0	F. Boivin	50 00 ou com'n* {	Antérieur, au	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'État, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do	1er avril 1885	
3	La Cruche	37	{ A. Gauthier (réparat.) ..	50 00 do	do	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	420 00	15 mai 1887	
5	Saint-Alphonse de Bagothville ..	3	A. Simard	50 00 ou com'n. {	1er janv. 1889	
6	Chicoutimi	11½	D. Boly	50 00 do	Avril 1885	
	Totaux			50 00 do	28 avril 1886	
				720 00		

SECTION DE LA COTE NORD.

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n {	Antérieur, au	M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne depuis août 1889.
2	Cap-à-l'Aigle	0	N. Duchesne	50 00 do	1er avril 1885	
3	Sainte-Fidèle	6	A. E. Parent	50 00 do	1er juin 1888	
4	Port-au-Persil	7	A. Brassard	50 00 do	1er avril 1890	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er mars 1889	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do	1er déc. 1887	
7	Riv. aux Canards (Ligne de	17	{ G. Bouillenne	50 00 do	1er juin 1887	
8	Saint-Etienne	13	{ N. Caron (réparat.)	420 00 do	Nov. 1886	
9	Tadoussac (1½ nend de cable).	15	{ J. E. Caron	50 00 ou com'n. {	1er sept. 1890	
10	Bergeronnes	13	M. Savard	50 00 do	1er nov. 1888	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do	Avril 1885	
12	Baie-des-Bacons	8	P. Bouchard	50 00 ou com'n. {	6 mai 1892	
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puisse	50 00 do	Avril 1885	
14	Moulins de Portneuf	11½	P. O. Bonenfant	50 00 ou com'n. {	1er mai 1894	
15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n. {	1er juillet 1890	
16	Sault-au-Cochon	7	{ E. Courbron (réparat.) ..	420 00	1er avril 1888	
17	Betsiamits	31	{ J. Forrest	50 00 ou com'n. {	1er déc. 1887	
			R. H. Montgomery	50 00 do	1er déc. 1889	

Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons et aux Moulins de Portneuf.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

SECTION DE LA CÔTE NORD—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiataires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
18	Pointe-aux-Outardes (câble).....	12	A. Lausier.....	500 00 par année.	21 mai 1893	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan.....	18	N. A. Comeau.....	50 00 ou com'n.	15 oct. 1883	
20	Rivière-Godbout (câble).....	26	L. F. Fafard.....	50 00 do	28 déc. 1883	
21	Pointe-des-Monts.....	18½	Z. Poulin.....	50 00 do	16 mai 1884	
22	Baie de la Trinité-ouest.....	5½	A. Bilodeau.....	Commodité de.....	1er do 1889	
23	Baie de la Trinité-est.....	2½	L. Comeau.....	do	1er sept. 1889	
24	Iles Caribou.....	7	E. H. Têtu (sous-surint.).....	90 00 par mois.	1er nov. 1891	
25	Rivière Pentecôte.....	17	A. Thériault.....	180 00 par année.	1er juillet 1888	
26	Sainte-Marguerite.....	47½	P. E. Vignault (télég.).....	180 00 do	2 janv. 1884	
27	Sept-Iles.....	22½	F. Galienne (réparat.).....	540 00 do	22 avril 1890	Plus 50 centins par jour quand absent en devoir.
28	Rivière Moisie.....	15½	D. Porlier.....	50 00 do	1er mai 1885	
29	Sheldrake.....	72	P. Touzel.....	50 00 ou com'n.	1er nov. 1888	
30	Rivière du Tonnerre.....	6½	H. LeBrun.....	50 00 do	1er fév. 1890	
31	Magpie.....	14	Geo. Molloy.....	50 00 do	1er oct. 1889	
32	Rivière Saint-Jean.....	9	B. Chambers.....	50 00 do	1er do 1889	
33	Longue-Pointe.....	10	E. S. Vibert.....	960 00 do	1er nov. 1889	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dépêches par le câb. d'Anticosti en exploi. dep. le 1er sept. 1891.
34	Mingan.....	7	M. J. Maloney.....	50 00 ou com'n.	1er oct. 1888	La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie sur la somme.
35	Pointe-aux-Esquimaux.....	24	D. Cormier.....	Com'n seulement	21 mai 1893	
	Totaux.....	496				

Note.—Les prévisions budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord sous le titre de "ligne de la côte nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELEE.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Leamington	7	J. McR. Selkirk, (s.-sur.)	50 00	1er nov. 1888	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Et. t.
2	Club House	5	C. Harrison	Com'n. 25 p. 100	1er avril 1889	
3	Pointe-Pelee Câble jusqu'à l'île	8½	W. A. Grubb	do	1er nov. 1888	
4	Phare de la Pointe-Nord (½ mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick	\$500 00 et com'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
5	Bassin-Nord	1½	C. B. Quick	Com'n. 25 p. 100	1er nov. 1888	
6	do Ouest	5	A. M. McCormick	do	1er do 1888	
7	do Sud	4½	F. B. McCormick	do	1er do 1888	
	Total	32				

On se sert de téléphones sur cette ligne.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Qu'Appelle.....	0	E. W. Warner.....	720 00	— Janv. 1883.	
2	Fort Qu'Appelle.....	17	Mlle E. Johnston.....	600 00	1er mars 1885.	
3	Montagne-du-Tondre.....	46	A. Von Lindeburg.....	600 00	1er nov. 1883.....	
4	Humboldt.....	78	.....	.....	.....
5	Saskatoon (ceinture 14 milles).	69	Cie de Télégraphe C. C. P.	300 00	1er janv. 1892.	Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893.
6	Henrietta do.....	52	W. Salsbury, réparat.....	600 00	1er oct. 1888.	
7	Battleford.....	47	L. P. O. Noël.....	720 00	15 avril 1890.	Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Machoire-d'Original en mai 1893.
8	Fort Pitt.....	89	J. F. Lake, réparat.....	720 00	1er janv. 1892.	Le bureau de l'Original a été fermé le 30 septembre 1894.
9	Lac-aux-Oignons.....	13	G. G. Mann, télég. et agt.	240 00	.....
10	Original.....	32½	.....	.....	.....
11	Lac à la Selle.....	45	L. Picard, réparat.....	600 00	1er juill. 1891.	
12	Victoria.....	37	W. C. Gillis, réparat.....	720 00	— janv. 1887.	
13	Fort-Saskatchewan.....	49	W. G. Ross, agent.....	Com. 25 p. 000	— déc. 1886.	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C. C. P., depuis le 1er janvier 1892.
14	Edmonton.....	24	G. Voyer..... (W. McKay, réparat.....)	720 00	1er mai 1886.....	
						*On se sert de téléphone sur l'embranch. de Saint-Albert.
15	Ligne d'embranchement— Edmonton..... Saint-Albert.....	0 9				
	Total.....	607½				

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTION DE LA MONTAGNE DES BOIS ET DE FORT-MACLEOD

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	<i>Ligne de Fort-Macleod—</i> Junction de Galt.....	Milles. 0		\$ c.		
2	Lethbridge.....	107				
3	Macleod.....	28½				
4	Fort-Macleod.....	½				
1	<i>Ligne de la Montagne des Bois—</i> Mâchoire de l'Original.....	0	{ A. Wilcox, agent..... { H. Sikes, réparateur..	240 00 600 00	1er déc. 1891.. 1er juin 1893..	La ligne de Fort-Macleod a été louée à la Cie de houille et de navigation du Nord-ouest.
2	Montagne des Bois.....	90½	J. H. Thompson, agent..	180 00	1er déc. 1890..	Le bureau à la Mâchoire de l'Original est tenu avec la Cie du télégraphe C. C. P.
	Total.....	226½				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.
ASHCROFT-BARKERVILLE.

Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			\$ c.		
Ashcroft Station	0	Cie du ch. de f. du Pac.		50 00	16 fév. 1893.	Cetle ligne est maintenant exploitée par la Cie du ch. de fer du Pacifique canad. pour le compte de l'Etat. La convent. pouvant se terminer en aucun temps.
Crique Cache	4	A. Le Bourdais	Agent et réparat.	60 00	13 avril 1894.	
Clinton	26	C. H. Tingley	do	38 00		
Crique du Pont	53	W. Jamieson	Agent et opérat.	75 00		
Poste 150 Milles	40	J. D. McIntosh	Agent et réparat.	47 00		
Crique Soda	38	J. E. Bowron	do			
Quemelle	54½					
Stanley	48					
Barkerville	13	J. Stone	Agent et réparat.	88 33	17 fév. 1873.	
<i>Embranchement.</i>	276½					
New Westminster	18					Cetle ligne a été affermée pour 99 ans à MM. J. A. Lairdlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Debarcad. Ladner (½ n de b.)						
Total	294½					

234

VICTORIA-CAP-BEALE.

Victoria	0	J. Wilson (Vancouver)	Sprint. du district.	25 00	23 déc. 1891.	Cetle ligne est exploitée par la Cie du ch. de fer canad. du Pacifique, pour l'Etat. La convention pouvant se terminer en aucun temps.	
Pointe à la Loutre.	26	E. Houghton	Agent et opérat.	20 00	1er nov. 1891.		
Rivière Jordan	10	L. Gordon	Agent et réparat.	60 00	— déc. 1891.		
Port San-Juan	30	J. W. Williams	do	55 00	1er nov. 1891.		
Phare Carmanagh	24	W. F. Daykin	do	60 00	25 oct. 1892.		
Cap-Beale	28	E. B. Daykin	Agent et opérat.	45 00	1er nov. 1891.		
		R. McDonald	Réparateur	45 00	1er do 1891.		
			do	45 00	— sept. 1894.		
							Le bureau du Cap Beale a été fermé en novembre 1894.
Total	118			350 00			

NANAIMO-COMOX.

Stations.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.	
	Milles.						
Nanaimo	0	Cie de c. de fer E. et N.	Agents	Commission, 1er avril 1893.	1er avril 1893.	La commission est 50 pour 100 des péages reçus.	
Wallington	5	A. McMillan	Age't et télégraphiste	\$20 par m	26 juin 1895.		
Parksville	20	C. R. Graves	Télégraph te et répar.	65 do	1er do 1893.		
Crique-des-Français	3	J. Dunsmuir	Agent	Commission, 1er do 1893.	1er do 1893.		
Union (quat)	32½			do	1er do 1893.		
do (mines)	10			do	1er do 1893.		
Courteney	7			do	1er do 1893.		
Comox	3½			do	1er do 1893.		
<i>Embranchement.</i>							Ces trois bureaux sont atteints par téléphone d'Union.
Alberni (de Parksville)	29½	C. T. Haslam	Télégraph te et répar.	\$50 par m	1er do 1895.		
Total	110½						

235

L'Etat exploite cette ligne par l'intermédiaire du bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, 1895.

Situation des lignes	Localités raccordées.	Lignes de terre.		Câbles.	Total.*
		Milles.	Nœuds.		
Terreneuve.....	Port-au-Basque—Cap-Ray.....	14			14
Nouvelle-Ecosse..	Sydney-Nord—Meat-Cove (avec lignes de ceinture).	156 $\frac{1}{4}$			157 $\frac{1}{4}$
do	do A travers le chenal Bras-d'Or.....		$\frac{1}{4}$		
do	do do havre de Sainte-Anne.....		$\frac{1}{4}$		
do	do do d'Ingonish.....		$\frac{1}{4}$		
do	Meat-Cove—Ile Saint-Paul.....		20		
do	do Sur l'île Saint-Paul.....	3			
do	Mabou—Chéticamp.....	63			63
do	Barrington—Cap-Sable.....	16			17 $\frac{3}{4}$
do	do A travers le chenal Bear-Point.....		1 $\frac{1}{2}$		
do	do do du phare.....		$\frac{1}{4}$		
Nouv.-Brunswick..	Chatham—Escuminac.....	42			42
do	<i>Réseau de la Baie de Fundy :</i>				
do	Eastport—Campobello.....		1 $\frac{3}{4}$		44 $\frac{1}{4}$
do	do Sur la terre ferme d'Eastport.....		$\frac{1}{2}$		
do	do Sur l'île Campobello.....	7 $\frac{1}{2}$			
do	do Campobello—Grand-Manan.....		7 $\frac{1}{4}$		
do	do Sur l'île Grand-Manan.....	25 $\frac{1}{4}$			
do	do Grand-Manan—Ile Cheney.....		$\frac{1}{2}$		
do	do Sur l'île Cheney.....		$\frac{3}{4}$		92
do	do Ile Cheney—Ile Whitehead.....		$\frac{3}{4}$		
Québec.....	Baie Saint-Paul—Chicoutimi.....	92			496
do	do Malbaie—Pointe-aux-Esquinaux.....	456 $\frac{3}{4}$			
do	do A travers la rivière Saguenay.....		1 $\frac{1}{4}$		
do	do Bersimis à Manicouagan.....		12		
do	do Manicouagan à Godbout.....		26		
do	<i>Réseau de la quarantaine :</i>				
do	do Québec—L'Ange-Gardien.....	13			52 $\frac{3}{4}$
do	do L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans.....		$\frac{3}{4}$		
do	do Sur l'île d'Orléans.....	20 $\frac{1}{4}$			
do	do Ile d'Orléans—Ile Réaux.....		2		
do	do Sur l'île Réaux.....	2 $\frac{1}{2}$			
do	do Ile Réaux—Grosse-Ile.....		2		
do	do Sur la Grosse-Ile (en totalité).....	3 $\frac{1}{2}$			
do	<i>Réseau d'Anticosti :</i>				
do	do Gaspé—L'Anse-à-Fougère.....	28			316 $\frac{1}{2}$
do	do L'Anse-à-Fougère—Anticosti.....		44 $\frac{1}{4}$		
do	do Sur l'île d'Anticosti.....	223 $\frac{1}{4}$			
do	do Anticosti—Longue-Pointe, Mingan.....		21		
do	do Meat-Cove (C.-B.)—Iles de la Madeleine.....		55		
do	do Sur les îles de la Madeleine.....	83		$\frac{1}{2}$	
Ontario.....	<i>Réseau de l'île Pelée :</i>				
do	do Leamington—Pointe Pelée.....	12			32 $\frac{3}{4}$
do	do Pointe Pelée—Ile Pelée.....		8 $\frac{3}{4}$		
do	do Sur l'île Pelée.....	12			
Nord-Ouest.....	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert.....	607 $\frac{1}{2}$			607 $\frac{1}{2}$
do	Mâchoire-d'Original—Montagne-de-Bois.....	90 $\frac{1}{2}$			90 $\frac{1}{2}$
Col.-Britannique..	Ashcroft—Barkerville.....	276 $\frac{1}{2}$			276 $\frac{1}{2}$
do	Victoria—Cap-Beale.....	118			118
do	Nanaïmo—Comox et Alberni.....	110 $\frac{1}{2}$			110 $\frac{1}{2}$
	Totaux.....	2,486 $\frac{1}{4}$		206 $\frac{1}{2}$	2,692 $\frac{3}{4}$

* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont pris comme milles statutaires.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 13.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CURATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1895.

ANNEXE N^o 13.

— — —
GALERIE NATIONALE DES ARTS,

OTTAWA, 20 novembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895, nous avons reçu les œuvres suivantes :—

Peinture à l'huile, *At the gravel pits*, près de Toronto, tableau diplômé, par William Cruickshank, A.R.C. Cette toile a été présentée à la galerie d'après les termes de l'acte d'incorporation de l'Académie royale canadienne.

Peinture à l'huile, *A Venetian bather*, par Paul Peel, A.R.C. Cette peinture a été achetée par l'Etat au prix de \$600.

Dans le cours de l'année, 19,146 visiteurs ont enregistré leur nom ; c'est une augmentation de plus de 6,000 sur le nombre des visiteurs de l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,

Curateur.

M^r E. F. E. Roy,

Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 14

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1^{ER} JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1895.

ANNEXE N° 14.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1895.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre.....	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre.....	3,498	2,317
1869 do do do.....	3,448	2,171
1870 do do do.....	4,961	3,185
1871 do do do.....	6,268	3,983
1872 do do do.....	8,333	4,428
1873 do do do.....	10,072	5,707
1874 do do do.....	9,800	5,043
1875 do do do.....	9,006	5,006
1876 do do do.....	7,971	4,773
1877 do do do.....	7,517	4,425
1878 do do do.....	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre.....	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre.....	2,033	810
1880 do 1er janvier do.....	8,451	4,410
1881 do do do.....	9,599	5,529
1882 do do do.....	10,505	5,699
1883 do do do.....	11,633	6,227
1884 do do do.....	13,114	6,903
1885 do do do.....	8,977	5,321
1886 do do do.....	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin.....	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888.....	10,493	6,343
1888 do do do 1889.....	10,522	7,042
1889 do do do 1890.....	10,098	7,448
1890 do do do 1891.....	10,576	7,286
1891 do do do 1892.....	11,637	6,700
1892 do do do 1893.....	11,720	6,220
1893 do do do 1894.....	9,517	6,028
1894 do do do 1895.....	10,190	5,148

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1895.

Années.	Nombre.
1882..... Du 22 septembre au 30 juin 1883.....	1,566
1883..... Du 1er juillet do 1884.....	3,366
1884..... do do 1885.....	3,298
1885..... do do 1886.....	3,466
1886..... do do 1887.....	4,198
1887..... do do 1888.....	4,692
1888..... do do 1889.....	4,960
1889..... do do 1890.....	4,819
1890..... do do 1891.....	5,376
1891..... do do 1892.....	5,400
1892..... do do 1893.....	7,174
1893..... do do 1894.....	7,792
1894..... do do 1895.....	8,745

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Années.		Nombre.
1885.....	Du 1er avril au 30 juin 1885.....	245
1885.....	Du 1er juillet do 1886.....	954
1886.....	do do 1887.....	1,158
1887.....	do do 1888.....	918
1888.....	do do 1889.....	887
1889.....	do do 1890.....	908
1890.....	do do 1891.....	790
1891.....	do do 1892.....	820
1892.....	do do 1893.....	822
1893.....	do do 1894.....	868
1894.....	do do 1895.....	594

LETRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1895.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin.....		1,273
1880—Du 1er juillet do 1881.....		2,943
1881 do do 1882.....		2,859
1882 do do 1883.....	3,538	4,600
1883 do do 1884.....	3,860	6,004
1884 do do 1885.....	4,500	6,718
1885 do do 1886.....	6,075	6,450
1886 do do 1887.....	6,816	6,380
1887 do do 1888.....	6,947	6,870
1888 do do 1889.....	6,484	7,667
1889 do do 1890.....	7,448	6,578
*1890 do do 1891.....		7,751
1891 do do 1892.....	6,113	4,260
1892 do do 1893.....	7,428	6,453
1893 do do 1894.....	6,900	†4,517
1894 do do 1895.....	7,538	†5,327

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque-là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

LETRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1895.

Années.		Nombre.
1880.....	Du 10 janvier au 30 juin.....	418
1880.....	Du 1er juillet do 1881.....	1,795
1881.....	do do 1882.....	2,352
1882.....	do do 1883.....	2,651
1883.....	do do 1884.....	3,611
1884.....	do do 1885.....	3,119
1885.....	do do 1886.....	2,867
1886.....	do do 1887.....	3,281
1887.....	do do 1888.....	3,552
1888.....	do do 1889.....	4,229
1889.....	do do 1890.....	3,374
1890.....	do do 1891.....	3,948
1891.....	do do 1892.....	4,009
1892.....	do do 1893.....	4,232
1893.....	do do 1894.....	3,966
1894.....	do do 1895.....	4,603

NOTE—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N^o 15.

OBSERVATIONS SUR LE TÉRÉDO

PAR

E. T. P. SHEWEN

INGÉNIEUR RÉSIDENT DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

À

SAINT-JEAN, N.-B.

ANNEXE N° 15.

OBSERVATIONS SUR LE TÉRÉDO

PAR E. T. P. SHEWEN, INGÉNIEUR RÉSIDENT DU MINISTÈRE DES
TRAVAUX PUBLICS, À SAINT-JEAN, N.-B.

(LU DEVANT LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE NATURELLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.)

L'on trouve dans les eaux des provinces maritimes deux ennemis invétérés du bois, le limnoria et le térédo, connus sous les noms familiers de *gribble* et de perce-bois. Tous deux sont éminemment destructifs, mais le tort causé au bois par le dernier et qu'on ne découvre que lorsque le dommage est très avancé, est plus dangereux que la dévastation manifeste du premier. Il est difficile à ceux qui n'ont pas fait une étude du sujet, de se faire une idée de l'étendue des dommages causés, et de la rapidité avec laquelle le térédo destructeur détruit les travaux sous-marins.

Les échantillons de bois rongé, qui accompagnent, ont été pris sur les côtes du détroit de Northumberland, où ils sont demeurés dans le courant durant deux ou trois ans, espace de temps comparativement long pour la durée du bois dans ces parages. En examinant le bois sec actuellement rongé par cet insecte, le dommage causé aux fibres du bois lui-même peut être difficilement apprécié parce que les pièces de bois rejetées sur le rivage sont comme à l'état d'éponge, cédant sous la pression de la main. En tenant compte de ce qui vient d'être dit, il est facile de comprendre comment les jetées et les brise-lames sont rapidement détruits par l'action des vagues, à la suite de l'ouvrage destructeur de l'insecte. Les spécimens exposés ne provenaient pas de piliers détachés mais bien des pièces de parement de 12 pouces carrés qui avaient été solidement boulonnées aux longrines ne laissant qu'un côté exposé à l'extérieur.

Malheureusement le térédo fait son œuvre de destruction en même temps que dure la construction des travaux. Des pièces de bois de pruche d'un pied carré qui étaient restées sous l'eau durant une période de douze à dix-sept mois avaient été tellement rongées par l'insecte, jusqu'à une épaisseur de neuf pouces, que par une simple pression l'on pouvait y faire pénétrer une canne. A l'exception de l'extrémité de ces pièces de bois, le dommage n'était pas apparent, mais du moment que l'on exerçait une pression sur elle on constatait le dommage fait, surtout sur la partie sous-marine. En examinant ce bois, la partie extérieure semblait percée de trous d'épingles, pendant qu'à l'intérieur la course de l'insecte atteignait les dimensions d'un crayon. Au même endroit, les pilots d'épinette mesurant de dix à douze pouces en diamètre mis en place au commencement de juillet, ont été rejetés sur le rivage, à la suite de la destruction par le térédo, le 3 novembre suivant. Dans d'autres circonstances, de ces mêmes pièces de bois ont été réduites en largeur à six et même cinq pouces; dans ces cas, les boulons de reliaement enfoncés au milieu des pièces pour les assembler se trouvaient libres parce que le bois avait été complètement rongé.

Même pendant le frai ou peu de temps après, le térédo s'attache au bois et dans moins de deux semaines il a percé une entrée. Une fois le térédo introduit, le progrès de la croissance est démontré par l'agrandissement du sentier intérieur jusqu'à

ce que le diamètre de la percée atteigne les trois huitièmes d'un pouce dans les bois durs. A mesure que la croissance se développe, la nécessité de se faire des sentiers plus larges lui devient nécessaire. Nous croyons que le térédo prend sa nourriture dans les organismes minuscules de l'eau, la percée dans le bois ne servant pas de nourriture mais d'habitable.

Dans le Nouveau-Brunswick, le térédo infeste toute la côte du détroit de Northumberland. En longueur cet insecte varie de un pouce et demi à quatre pouces, mais s'accroît en proportion des facilités qu'il a de percer ou de se reproduire. Dans un endroit au moment de commencer les travaux, on n'a trouvé aucun insecte dépassant la plus petite longueur ci-haut mentionnée. Lorsque les travaux furent complétés, on a trouvé des vers en grand nombre et ils avaient atteint une double longueur. A part la facilité de reproduction fournie par la quantité de bois que le térédo peut attaquer, il n'y a pas de doute que les remous, l'eau stagnante et celles qui se trouvent entourées par les travaux publics qui du rivage s'avancent dans le courant sont aussi favorables à la reproduction de ces insectes attendu que la température s'élève dans l'eau stagnante. La tête du térédo de couleur peu prononcée recouverte d'une écaille assume une forme presque sphérique avec ouverture sur la partie antérieure et se terminant par des lèvres ressemblant à une tarière. Au moyen de cet appareil, l'œuvre de destruction est accomplie. Le corps, blanc, est apparemment protégé par un tube fragile que l'on trouve fréquemment dans les sillons. La partie où ces vers travaillent s'étend du fond de l'eau jusqu'à hauteur de demi-marée. Cependant, on en a trouvé dans le bois, au-dessus de ce point. Le pouvoir destructeur est plus grand lorsque la température de l'eau est élevée, c'est-à-dire, depuis le milieu de juillet jusqu'à la fin d'août, ou même un peu plus tard. Dans le mois d'octobre, le vers n'est pas aussi disposé à s'attaquer à du nouveau bois. Cependant, on ne sait pas d'une manière positive si l'inactivité automnale du vers devient absolue pendant l'hiver. On croit que le térédo a un ennemi, le *Lycoris fucata* qui s'attaque lui-même aux larves.

Des expériences faites dans le détroit de Northumberland au moyen de morceaux de pin, de pruche, d'orme, de merisier, de bouleau et d'érable reliés ensemble au moyen de gournables et placées à l'eau basse depuis octobre jusqu'à décembre n'ont décélé la présence d'aucun ver quand on a retiré le bois. Une autre réunion de morceaux de bois préparé comme la précédente mais sans bouleau, placé sous la glace le 7 février, après 77 jours d'immersion n'avait non plus pas été attaquée. Comme ces dernières pièces de bois s'étaient trouvées en contact avec la glace, les expériences n'ont pu établir la torpeur de ces vers pendant les mois d'hiver, car il est possible qu'à une profondeur plus considérable, le ver peut continuer son œuvre destructive durant l'hiver. Il serait intéressant de s'assurer si la gelée tue ces insectes pendant qu'ils creusent leurs chemins dans le bois placé entre le fond et la hauteur de demi-marée. Le 20 avril suivant, le premier radeau fût remis dans l'eau où il resta jusqu'au 29 octobre, soit une période de 192 jours.

En examinant ce radeau, on a découvert que le pin et l'épinette avaient été en partie détruits parce qu'il n'en restait que des débris. Les pièces de pruche tout en conservant leur forme primitive n'étaient plus qu'une éponge et les bois durs étaient à peu près dans le même état que la pruche. En résumé, tout le bois était vermoulu. En séparant les différentes pièces de bois avec soin, on constata que le térédo n'avait pas comme on l'avait cru invariablement, ménagé leurs divers sentiers respectifs, mais avaient percé d'une manière capricieuse dans toutes les directions, toutefois, en suivant le grain du bois, soit en le traversant à angle droit ou d'une manière oblique. De plus, on a constaté que le térédo avait creusé son chemin d'une pièce de bois à l'autre placée d'une manière transversale sur la première, les sentiers se prolongeant le long du joint. Dans ces circonstances, les pièces de bois étaient juxtaposées d'une manière hermétique, au moyen de gournables, ce qui ne permettait pas à l'eau de s'infiltrer entre les pièces. Il va sans dire que si la deuxième pièce n'avait pas été juxtaposée d'une manière hermétique, d'autres vers se seraient introduits par l'intervalle. Dans plusieurs cas, les sentiers se prolongeaient tout le long des pièces de bois, et même à travers les gournables.

A la fin de l'article publié dans le bulletin n° 8, (Société d'Histoire Naturelle) traitant des mollusques de l'Acadie, on fait observer que puisque le térédo évite l'eau

croupissante ou chargée de substances étrangères, on pourrait tirer avantage de ce point. Mais il y a un obstacle contre l'obtention de ce résultat par suite de la différence de densité entre l'eau douce et l'eau salée. On en a eu un exemple dans les houillères du Cap-Breton. On a rejeté le long des quais des houillères une certaine quantité d'eau provenant des mines et fortement saturée de gaz de fer ou sulfureux ou autrement souillé. Durant une certaine période, on a constaté que cette eau ainsi déversée donnait une protection complète aux pièces de bois du quai. Cette eau affectait la couleur du bois, mais il n'y avait pas de térédo: plus tard on a observé que l'ouvrage destructeur de ce ver se propageait à une profondeur non atteinte par l'eau rouge, mais que dans l'eau salée pure, le ver était encore dans son élément.

La commission danoise dont il est fait mention dans le bulletin n° 8, fut organisée en 1857, et elle commença ses recherches deux ans après. Ces recherches ont duré plusieurs années. Le résultat des recherches de cette commission dont il est fait rapport dans le *Popular Science Monthly* pour les mois d'août et septembre 1878, préparé par le docteur E. H. Von Baumhauer, l'un de ses membres, contient les renseignements les plus importants sur ce sujet. En un mot, il a été démontré qu'aucune protection effective contre l'œuvre destructrice de ces vers ne pouvait être efficace à moins que l'on eut recours à la créosote contre les attaques du térédo ou du limnoria. Quant à l'emploi de la créosote il y a deux points essentiels au succès (1) l'huile doit être de la qualité voulue, (2) il faut que le bois en soit fortement imprégné.

Au sujet du deuxième point, il convient de dire que le système le meilleur est celui de M. S. P. Boulton, dans lequel on profite de la différence entre le point d'ébullition de l'eau (212°F.) et de la créosote (soit 400°F.) comme minimum, pour évaporer toute la sève et l'humidité du bois au moyen de la vapeur d'eau afin de permettre que l'huile pénètre les fibres sans affaiblir le bois. A 250 degrés F. les fibres du bois se décomposent et il y a distillation des acides pyroligneux. Au dessous de 212 degrés l'évaporation de l'humidité n'a pas lieu; en conséquence il est nécessaire de consulter le thermomètre si l'on veut préparer le bois d'une manière efficace. On introduit la créosote dans des cylindres où se trouve le bois à créosoter à une température variant entre 212 et 230 degrés. La sève ainsi vaporisée monte à la surface, elle est enlevée au moyen d'une pompe à vacuum dirigée vers un condensateur et en définitive un récipient où elle peut être mesurée. La créosote s'introduit alors dans les pores vides mais pour assurer le succès de l'opération on donne aux pompes une pression de 130 livres par pouce carré.

On obtient la créosote par une simple distillation de goudron, source principale des produits commerciaux secondaires. Les huiles plus volatiles dont l'on extrait les teintures et produits pharmaceutiques, etc., sont traitées subséquemment et surnagent; la créosote demeure au fond accompagné d'un résidu de poix. La meilleure créosote connue sous le nom d'huile de Londres, donnant un rendement d'environ 1.055 est extraite de la houille de Newcastle au moyen de goudron que l'on obtient par surchauffage à une température élevée. Vu que l'action préservatrice de l'huile est d'une nature double, savoir: chimique dans le sens antiseptique et mécanique par l'exclusion de germes nouveaux par la fermeture des pores, la gravité spécifique et les parties constitutives forment un point de la plus haute importance. Il est essentiel que l'on utilise le moins possible de cette dernière, qu'elle soit volatile au-dessous de 600°F. ou soluble dans l'eau. La créosote provenant du bois n'est d'aucune utilité pour les fins maritimes.

Les substances provenant de la distillation destructive de la houille sont très nombreuses. Bien que les résultats varient quelque peu d'après les diverses quantités, une tonne de charbon, 2,240 livres, ayant une valeur de 90c. à \$1.75 au sortir de la mine, produit comme premier résultat, à part l'ammoniaque liquide et le gaz d'éclairage, 1,200 livres de coke, valant de \$3.60 à \$4 la tonne, et 12 gallons de goudron. D'une manière générale, après distillation, les douze gallons de goudron produisent ce qui suit:—

	Gallons.
Huile volatile.....	de 1 à 1.5
Créosote et anthracène .	3 à 4
Poix comme résidu	6 à 7

Ces quantités varient d'après la durée de la préparation et la qualité du goudron.

Bien que la valeur de la créosote comme préservatif soit bien connue et que le besoin s'en fasse sentir, pourvu que l'on puisse la livrer au marché à un prix assez bas pour qu'on puisse s'en servir avec avantage, il ne se distille pas en Canada de goudron de houille. Cette industrie pourrait s'exercer puisque l'huile n'est que l'un des nombreux résultats auxquels on arrive dans une seule opération. De fait, l'exploitation pourrait être adjointe à la production des extraits nombreux provenant des huiles volatiles que l'on obtient avant la créosote. D'ailleurs, quant au résidu, la poix maintenant exclusivement importée, il y a un marché libre pour l'usage que l'on pourrait en tirer dans la préparation de l'asphalte artificiel, les matériaux de couverture des toits et autres fins. Par suite de la demande croissante pour les marchés de l'est du combustible breveté, préparé à Cardiff, composé de houille sèche comprimée en briques, le besoin de la poix qui constitue l'un des ingrédients surpasse la quantité que l'on peut en fournir, bien que le prix en ait récemment été porté à 27 chelins par tonne.

En préparant la créosote et les autres produits subsidiaires de la houille, le résidu, quand l'opération est terminée, consiste en poix dont la quantité atteint la moitié et quelquefois les deux tiers de la quantité de goudron placée dans l'alambic. Une entreprise dans laquelle le résidu de la production peut être expédié à des conditions avantageuses semble offrir des avantages qui méritent considération. Cependant, près de New-Glasgow, où l'on produit 125 tonnes de *coke* parfois par jour en consommant 250 tonnes de charbon, les fourneaux ne sont pas construits de manière à économiser le goudron dont il se fait une perte d'environ 3,000 gallons chaque jour pendant lequel on prépare le *coke*. Dans les provinces maritimes où existe de la houille dont la composition se rapproche des houillères de Newcastle, l'établissement d'une industrie capable d'une expansion indéfinie n'est qu'une question de temps puisque le territoire possède la matière première pour tous les produits subsidiaires.

ANNEXE N^o 16.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

POUR

RÉPARATIONS, ETC.,

AUX

EDIFICES PUBLICS, CANADA

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE

ÉTAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte des "Édifices publics, réparations," etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Grand total.	Numéro.					
		Ferronnerie, plomb.	Reparations aux toitures et capucines.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et briques.	Peintures, vitrages, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.			Loyer.	Mobilier, tapis, etc.,	Entretien des édifices, etc.		
		\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	
<i>Nouvelle-Écosse.</i>																		
1	Amherst, bureau de poste	23	50			181	63					10	90	853	23	1,210	90	6
2	Annapolis	13	25			2	25					42	00	57	50	57	50	2
3	Antigonish	28	96									84	50	113	46	113	46	3
4	Baddeck	129	30			1	25					295	40	425	40	425	40	4
5	Dartmouth	60	22									14	46	75	93	141	90	5
6	Halifax, bureau du sous-receveur général											10	90	10	90	1,200	00	6
7	" édifice fédéral.	23	50			181	63					648	10	853	23	1,210	90	7
8	" bureau des ingénieurs.															100	00	8
9	" entrepôt de vérification	62	60									17	25	79	85	1,789	35	9
10	" pénitencier											23	45	549	95	0	24	10
11	New-Glasgow, bur. de p.											4	70	4	70	549	95	11
12	Sydney-Nord											38	38	38	38	53	23	13
13	Pictou, douane.											20	02	679	47	679	47	14
14	Sydney, bureau de poste.	64	65			294	40					111	24	169	80	173	20	15
15	Tyuro	44	56									169	43	169	43	169	43	16
16	Windsor	169	43			10	12					38	33	98	21	98	21	17
17	Yarmouth	49	76															
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>																		
18	Charlottetown, édifice fédéral	426	87			62	08			41	74			598	25	649	63	18
19	Montague, bur. de poste.	3	54			9	50							13	04	13	04	19
20	Summerside					4	57			19	38			228	01	228	01	20

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Grand total.	Numéro.						
		Ferronnerie, plomb.	Reparations aux toitures et capucines.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et briques.	Peintures, vitrages, etc.	Réparations extraordinaires, etc.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.			Loyer.	Mobilier, tapis, etc.,	Entretien des édifices, etc.			
		\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢	\$	¢		
<i>Nouveau-Brunswick.</i>																			
21	Bathurst, bureau de poste	35	18											35	18	35	18	21	
22	Charlton	17	90									2	50	17	90	17	90	22	
23	Chatham											2	50	2	50	2	50	23	
24	Dalhousie	63	76			5	08			501	81	70	00	641	55	653	37	25	
25	Fredricton	6	00									24	78	173	78	173	78	26	
26	Moncton	15	00			5	00							31	60	31	60	27	
27	Newcastle																		
28	Portland											109	90	109	90	130	90	28	
29	Saint-Jean, N.-B., douane.	1,689	50									2,578	51	4,403	01	2,908	05	29	
30	St-Jean, N.-B., bur. de poste	69	01									242	22	413	73	174	85	30	
31	" caisse d'épar.	567	51											567	51	567	51	31	
32	" entrepôt de vérification																		
33	St Stephen, bur. de poste																		
34	Woodcock	83	00									14	85	96	23	56	23	33	
35	Édifices publ. en général des provinces maritimes											256	00	343	50	343	50	34	
Total pour les provinces maritimes.		3,623	50			71	65			938	00	4,926	45	11,543	01	3,188	64	71	71
<i>Québec.</i>																			
1	Aylmer, bureau de poste.													27	75	27	75	1	
2	Coxiack													1	90	201	90	2	
3	Duméez, douane.													118	73	118	73	3	
4	Hull, bureau de poste.	12	51									31	63	52	19	61	94	4	
5	Joliette													18	90	26	40	5	
6	Lachine	219	50									9	44	238	94	238	94	6	
7	Laprairie											100	50	100	50	115	50	7	
8	Montréal, douane.															283	30	8	
9	" entrepôt de vérification.															422	20	9	
10	" bur. du revenu de l'intérieur															96	44	10	
11	" bur. de poste.															319	75	11	
12	Québec, éd. de la citadelle	398	79			394	67							1,785	07	247	53	12	
13	" bur. des examens du service civil															161	76	13	
14	" bur. du commis des travaux b.d.l.-m. de bois															18	00	13	
15	" douane	40	00											9	87	259	86	14	
16	" bur. des ingén.	8	62			8	50					26	88	40	00	40	00	15	
17	" bur. des ingén.															276	47	16	
A reporter.																132	00	17	

ANNEXE N° 16.—Dépenses à compte des "Édifices publics, réparations," etc.—Suite.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations.										Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobiliers, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.			
		Reparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Magonnerie en pierre et brique.	Peintures, vitrage, etc.	Reparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Reparations ordinaires.	Reparations extra-ordinaires.	Reparations ordinaires.										
18	Québec, ent. de vérifcat. observatoire	142 90										12 82	155 72				9 00		164 72	18	
19	" bur. de poste.	60 15			16 70							49 08	125 93				119 07	280 00	11 67	19	
20	" édifices du quai de la Reine.	65 60											65 60						65 60	20	
21																					21
22	Rivière-du-Loup (Praserville) bur. de poste	196 30		242 00	653 00							60 05	60 05				122 41	24 12	1,756 21	22	
23	Sherbrooke, bur. de poste	9 17										518 38	1,609 68						9 17	23	
24	Saint-Henri	887 80										174 55	1,309 43				115 50		1,424 93	24	
25	Saint-Hyacinthe	36 00									1 60	188 57	1,224 57				9 00	8 50	1,424 93	25	
26	Saint-Jérôme	56 10										136 40	192 50						242 07	26	
27	Saint-Jean											144 74	144 74					1 75	194 25	27	
28	Trois-Rivières, douane											152 50	1,612 89						144 74	28	
29	" bureau de poste.	32 00										90 04	122 04				388 00	7 50	1,750 64	29	
30	Valleyfield, bur. de poste	393 55										14 20	14 20				329 70		688 19	30	
31	West-Parham		50 00									13 25	466 70						343 90	31	
32	Édifices publics en général, Québec											9 90							481 70	32	
33												417 57	417 57						417 57	33	
Total pour Québec		2,058 99	1,722 11	50 00	260 05	1,829 80	845 48	632 59	1,803 76	9,202 78	1,474 68	461 70	1,725 16	3,319 01	16,183 33						

* Paiement final sur certificat à Viau et Lachance.

Ontario.

1	Almonte, bur. de poste	24 50		101 10	87 10							55 90	80 40				354 00			434 40	1
2	Amherstburg				114 10							137 05	325 25							325 25	2
3	Barrie	36 05			190 35							12 45	126 55				5 00			126 55	3
4	Belleville				47 05							42 05	462 41							462 41	4
5	Berlin	4 35			155 62							75 61	179 68						1 50	181 18	5
6	Brampton	87 85			75 00							144 73	232 60							232 60	6
7	Brantford	50 40			31 28							145 13	594 86							618 33	7
8	Brookville	5 00										26 23	62 94							11 00	8
9	Carleton Place	4 00			36 71							0 40	4 40							18 40	9
10	Cayuga	4 00			4 00							0 40	4 40							4 40	10
11	Chatham	4 90			6 70							119 90	288 50							288 50	11
12	Clifton	3 50			6 80							23 14	258 44							265 44	12
13	Cobourg											86 83	565 68							625 00	13
14	Cornwall	10 30			325 75							141 00	151 30							603 18	14
15	Dundas	54 85			6 00							1 40	7 40							151 30	15
16	Galt	100 77			131 18							376 85	1,027 17							1,045 67	16
17	Gananoque				28 70							195 40	472 72							244 35	17
18	Georgetown											39 41	721 04							689 54	18
19	Guelp																			998 13	19
20	Hamilton, douane																				20
21	bur. de poste.																				21
22	Kingston, douane																				22
23	bureau des immigrants.																				23
24	collège milit.																				24
25	bur. de poste.																				25
26	Lindsay	1 40			3 58							137 30	910 23							34 99	26
27	London, douane	25 95			310 61							224 30	1,332 07							32 05	27
28	bur. de poste.	331 29			42 43							203 56	1,315 43							1,629 72	28
29	Napanee	4 60			12 53							36 24	53 37							17 44	29
30	Orangeville											89 87	93 82							8 15	30
31	Ottawa, bang, d'Ottawa																			6 00	31
32	Central Chambers																				32
33	b. d. ex. d. s. civil																				33
34	entrep. de verifc.																				34
35	musee geologique																				35
36	édifices publics	8,972 33		292 10	6,544 04							4,388 91	24,687 27							7,584 40	36
37	ateliers																				37
38	bureaux de traducteurs, rue Sussex																				38
39	Pembroke, bur. de poste.	14 10										12 80	26 90							2 00	39
40	Peterboro', douane											2 00	2 00							2 00	40
41	bur. de poste.	22 00			126 85							45 63	194 48							194 48	41
42	Point-Edward, édific. des immigrants																				42
43	Port-Colborne, b. de poste																			2 50	43
A reporter												36 98	36 98							2 50	43

ANNEXE N° 16.—Dépenses à compte des "Édifices publics, réparations," etc.—Suite.

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Gages.	Loyer.	Mobiliers, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.	
		Peintures, vitres, etc.	Maçonnerie en pierre et briques, etc.	Bois de service, etc.	Reparations aux toitures et cheminées, etc.	Reparations extra-ordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.									
Report																		
Ontario—Fin.																		
44	Port-Hope, bur. de poste.	30 73	10 25	1 587 24	72 45	4 00	6 50	150 55	233 00	51 48	2 905 51	600 00	14 00	237 00	44			
45	Prescott	1 555 50	1 557 24	75 15	1 096 79	4 00	900 97	5 185 65	7 501 61	1 500	3 215 00	1 500	1 500	52 98 45				
46	Rideau Hall	100 24	416 10	17 84	41 95	585 00	9 40	16 50	516 34	16 50	3 00	3 00	1 119 34	47				
47	Stratford, bur. de poste temporaire.	17 84	41 95	193 49	177 32	63 80	3 00	84 76	729 55	422 14	109 57	4 35	843 12	49				
48	Strathroy, bur. de poste.	48 34	114 28	16 00	177 32	3 00	23 80	50 03	422 14	177 72	2 00	7 00	424 14	50				
49	St.-Catherine							0 40	177 72				184 72	51				
50	Saint-Thomas													52				
51	Trenton													53				
52	Toronto, bur. des exam. du service civil	68 12						23 15	90 27	252 12	79 00	7 90	177 17	54				
53	Toronto, bur. des ingén. do b. du rev. de l'int.	192 18	25 00					26 10	907 23	130 52	231 58	94 37	1 363 69	55				
54	do do	32 52	6 40					23 80	187 78		15 00	6 00	188 78	56				
55	Walkerton do	110 48						1 160 09	1 160 09	800 00			1 960 09	57				
56	Windsor do													58				
57	Edifices publics en général, pour Ontario	12,742 97	1,498 95	6,408 35	10,472 81	2,941 72	1,106 39	9,069 37	44,682 44	90,990 45	7,148 28	10,821 23	3,611 89	157,254 29				
Total pour Ontario.																		
Manitoba.																		
1	Brandon, donane.	160 65	24 45		22 00	19 50	60 00	46 90	82 00		315 84		17 75	305 25	1			
2	do bur. de poste.								251 50		36 00		189 33	2				
3	Winnipeg, b. de l'archit.													3				
4	do bur. des terres de la couronne							241 65	241 65				17 15	4				
Total pour Manitoba.																		
Territoires du N.-O.																		
5	Calgary, palais de justice	107 94	254 50	5 25	4 90	43 40	254 50	40 65	413 24		13 00		16 80	5				
6	do bur. des terres féd.		43 40					3 50	301 40				41 00	6				
7	do bur. de l'ingénieur	43 72	21 63						65 35		481 50		6 90	7				
8	do entrepôt de vérif.								3 50					8				
9	do bur. du rev. de l'int.								1 70		34 90			9				
10	do bur. des saunages								37 50					10				
11	do magasins militaires			59 12	1 20			64 35	428 64		7 65		56 55	11				
12	do bureau de poste.													12				
13	Edifices publics en général au Manitoba.							269 31	269 31	558 30				13				
Total pour Manitoba.																		
Territoires du N.-O.																		
1	Calgary, palais de justice	616 08	132 22	530 63	47 60	269 31	499 95	2,095 79	558 30	451 50	407 30	345 48	3,888 46	1				
2	do édif. des immig.													2				
3	do bur. de poste.			7 00										3				
4	Edmonton, bureau du registrateur	38 35	5 05											4				
5	Lethbridge, pal. de justice													5				
6	do bur. de poste.													6				
7	Macleod, donane		210 00						233 25	250 00	56 60		233 25	7				
8	do palais de justice								10 00		38 50		38 50	8				
9	Moose-Jaw do	4 50							653 15		32 00		686 15	9				
10	Prince-Albert do	1 88							1 88				1 88	10				
11	do b. d'regist.													11				
12	Régina, bureau du commis des travaux.	203 11							203 11	25 00			38 50	12				
13	Régina, chamb. du conseil do palais de justice.								38 55				35 37	13				
14	do b. des terres féd.												1 70	14				
15	do prison et asile des lunatiques	36 45							36 45					15				
16	Régina, résidence du lieutenant-gouverneur.	94 00							37 13				9 95	16				
17	Régina, bureau de poste.	19 56							62 97					17				
18	Edifices publics en général aux T. N.-O.	397 85	10 65	7 00	215 54	560 15	316 90	184 40	1,692 49	1,017 96	218 40	147 68	3,351 53	18				
Total pour les T. N.-O.																		
Colombie-Britannique.																		
1	Nanaimo, bur. de poste.							6 00	8 50					8 50	1			
2	New-Westminster, douane	50 15			2 50				53 15					50 15	2			
A reporter.																		

ANNEXE N° 16.—Dépenses à compte des "Édifices publics, réparations," etc.—Fin.

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.												Grand total.	Numéro.											
		Peironnerie, plom- berie, etc.	Réparations à ux toitures et capu- chons de chemi- nées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique,	Plâtre, etc.	Reparations extra- ordinaires.	Frais de voyages, etc.	Divers.	Total pour les repara- tions.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.			Entretien des édifices, etc.										
	Report																									
	<i>Col.-Britannique—Fin.</i>																									
3	New-Westminster, bur. des terres fédérales	5 00	38 25										8 30	53 55												
4	New-Westminster, bur. de poste	104 41							2 00				79 04	757 47												
5	Vancouver, bur. de poste. do bur. de l'éval. de d.												574 02	44,682 44												
6	Victoria, douane	27 09							1 50				92 44	47 06												
7	do bur. de l'ingén.												9 33	6 91												
8	do bur. de la mar.												241 40	451 45												
9	do bur. de poste.	150 75	42 80						3 00																	
10	do bur. de poste.																									
11	do bur. de poste.																									
12	Édifices publics en géné- ral à la Col.-Britanniq.																									
	Total pour la C. B.	344 31	81 05	18 47	3 00	19 50	574 02	315 80	436 51	1,792 66			315 80	938 00	541 88	22 50										

RÉCAPITULATION.

Provinces maritimes	3,623 50	71 65	326 14	938 00	1,028 31	628 96	4,926 45	11,548 01	1,350 23	3,441 93	8,188 64	71 71	19,565 52
Québec	2,638 99	50 00	260 05	1,829 80	632 59	845 48	1,803 76	9,202 78	1,474 68	4,461 70	1,725 16	3,319 61	16,188 33
Ontario	12,742 97	6,408 35	686 88	10,472 81	2,941 72	1,166 39	9,069 37	44,682 44	90,990 45	7,148 28	10,821 23	3,611 80	157,254 20
Manitoba	616 08	182 22	530 63	47 69		269 31	499 95	2,095 79	568 30	481 50	407 30	345 48	3,888 46
Territoires du Nord-Ouest	397 85	7 00		215 54	560 15	316 90	184 40	1,692 46	1,017 96	275 00	218 40	147 68	3,351 53
Colombie-Britannique	344 31	81 05	3 00	19 50	574 02	315 80	436 51	1,792 66		938 00	541 88	22 50	3,205 04
Grands totaux	19,788 70	3,007 76	6,687 69	1,806 70	13,523 25	5,949 68	3,320 95	16,920 44	71,009 17	95,301 62	12,403 12	17,155 99	208,508 17

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{er} JUILLET 1894 AU 30 JUIN 1895

SOMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



O T T A W A

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

1896

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1^{er} juillet 1894 et le 30 1895.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN HAGGART,
Ministre des chemins de fer et canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL :	PAGE.
Relevé de la statistique générale des chemins de fer.....	xi
Dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer avant et depuis la confédération.....	xii
Routes entre Halifax ou Saint-Jean et Montréal.....	xiii
 CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DE MONTRÉAL À LA CÔTE DU PACIFIQUE :	
Distance—Ligne-mère.....	xiv
Convention concernant la garantie des intérêts.....	xiv
Convention concernant l'annulation des obligations de la Rive-Nord.....	xv
Arbitrage concernant les travaux faits par l'Etat à la Colombie-Britannique.....	xvi
Recettes et dépenses.....	xvi
 CHEMINS DE L'ETAT :	
Longueur des lignes et situation financière.....	xvii
 INTERCOLONIAL :	
Table des distances.....	xvii
Dépenses imputables sur le compte du capital.....	xviii
do do revenu.....	xviii
Tableaux comparatifs du trafic.....	xviii
Observations générales.....	xviii
Embranchement de Windsor.....	xix
 CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :	
Distances sur la ligne et les prolongements.....	xx
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	xx
Tableaux comparatifs du trafic.....	xx
 ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES :	
Exposé général indiquant les paiements faits depuis 1893.....	xxi
Compagnies de chemins fer subventionnées en argent.....	xxii
do do en terres.....	liii
 COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :	
Causes entendues précédemment.....	lx
 LOIS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER ADOPTÉES PENDANT LA SESSION DE 1895.....	
	lxv
 CANEAUX.	
Liste des canaux.....	lxvi
Dépenses totales de l'Etat pour les canaux avant et depuis la confédération.....	lxv
Recettes et dépenses de l'exercice.....	lxvii
Données sur le trafic des canaux.....	lxviii
 LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Distances et canaux intermédiaires.....	lxix
Note sur le canal américain du Saut-Sainte-Marie.....	lxxi
Information générale sur la position des travaux d'agrandissement.....	lxxi

	PAGE.
CANAL LACHINE	lxxiii
CANAL BEAUHARNOIS.....	lxxiv
CANAL CORNWALL.....	lxxiv
CANAL DE WILLIAMSBURG :	
Dépenses pendant l'exercice.....	lxxv
Canal de la Pointe-Farran.....	lxxvi
Canal du Rapide-Plat.....	lxxvii
Canal des Galops.....	lxxvii
do améliorations du chenal.....	lxxvii
CANAL MURRAY.....	lxxviii
CANAL WELLAND :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié.....	lxxix
Bras de la rivière Welland.....	lxxix
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière.....	lxxix
Branche de Port-Maitland.....	lxxix
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.....	lxxx
MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON :	
Description générale.....	lxxxii
Table des distances.....	lxxxii
Écluse de Sainte-Anne.....	lxxxiii
Canal Carillon.....	lxxxiii
Canal Grenville.....	lxxxiv
HAUT DE LA RIVIÈRE OTTAWA :	
Écluse et barrage de la Culbute.....	lxxxiv
CANAL RIDEAU.....	lxxxiv
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :	
Description générale.....	lxxxvi
Écluse et barrage de Saint-Ours.....	lxxxvii
Canal Chambly.....	lxxxviii
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description.....	lxxxviii
Etendues navigables et non navigables.....	lxxxix
CANAL SAINT-PIERRE.....	xei
CANAL SOULANGES.....	xc

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
 2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
 3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
 4. do do y compris Montréal.
 5. Ontario-Est et partie de Québec.
 6. Ontario-Ouest.
 7. Nord du lac Supérieur.
 8. Lac Supérieur au Manitoba.
 9. Manitoba et Assiniboïa.
 10. Assiniboïa et Saskatchewan.
 11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
 12. Colombie-Britannique.
 - 13-16. Canaux.
- Carte indiquant le système de voies ferrées du Canada, page 481.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXES.

	PAGE.
ANNEXE N° 1.—ÉTAT DE LA DÉPENSE durant l'exercice	1
“ 2.—DÉPENSE TOTALE pour la construction et l'entretien de chaque canal	3
Récapitulation	13
Perception des recettes sur chaque canal	15
Sommaire des recettes des loyers de chutes d'eau et autres	18
Remise de péages des canaux	19
Dépensés et recettes des chemins de fer	20
Récapitulation	27
“ 3.—Paiements faits sur subventions aux chemins de fer depuis 1883	28
“ 4.—Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux	34
“ 5.— <i>Chemin de fer Intercolonial</i> —	
Rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat	66
Relevés du comptable-chef et trésorier	71
“ de l'ingénieur en chef	79
“ du contrôleur mécanicien	86
“ du comptable mécanicien	95
“ des accidents	96
<i>Chemin de fer d'Embranchement de Windsor</i> —	
Rapport du gérant général	100
Relevés du comptable	101
“ de l'ingénieur en chef	103
<i>Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard</i> —	
Rapport du gérant général	104
Relevés du surintendant	105
“ du comptable et auditeur	110
“ du comptable mécanicien	116
“ des accidents	123
“ 6.—Montant fixé par les arbitres sur les travaux du C. C. P. dans la C.-B., Rapport de l'ingénieur-inspecteur	124
“ 7.—Canal du Saut-Sainte-Marie, rapport de l'ingénieur surintendant	129
Canal de Soulanges	130
Rapport de l'ingénieur surintendant et des surintendants sur—	
(a) les canaux Lachine et Beauharnois, ligne du Saint-Laurent.	
(b) l'écluse de Saint-Ours et le canal Chambly, ligne du Richelieu.	
(c) les canaux de la rivière Ottawa	133
Canal de la Vallée de la Trent, rapport de l'ingénieur surintendant	145
Canal Rideau	150
Rapport de l'ingénieur surintendant sur—	
(a) le canal de Cornwall	155
(b) les canaux de Williamsburg	157
(c) canal Murray	159
Relevé des plus hauts et plus bas niveaux d'eau	158
Canal de Cornwall, rapport de l'ingénieur surintendant	159
Canaux de Williamsburg	162
Canal Welland, rapport de l'ingénieur surintendant	166
“ dommages causés par des navires	177
“ relevé des amendes perçues	178
“ plus hauts et plus bas niveaux d'eau	179
Canal Saint-Pierre, rapport de l'ingénieur surintendant	180

	PAGE.
ANNEXE N° 8.—Rapport de l'inspecteur des péages de canaux.....	181
“ 9.—Chemins de fer subventionnés en argent, rails et terres.....	183
“ 10.—Lois concernant les subventions aux chemins de fer depuis 1882.....	188
“ 11.—Liste des contrats passés durant l'exercice 1894-95.....	239
“ 12.—Chutes d'eau et autres propriétés publiques affermées sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice 1893-94.....	242
“ 13.—Propriétés achetées ou endommagées par le ministère, pendant l'exercice 1893-94.....	246
“ 14.—Conventions relatives aux subventions accordées aux chemins de fer.....	252

STATISTIQUE DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1894.

ANNEXE N° 15.

<i>Revenu</i>	255
Quantité de grain passée par le canal Welland.....	256
“ arrivée à Montréal par la voie des chemins fer Grand-Tronc et C. P.....	257
“ “ par les canaux du Saint-Laurent.....	257
“ transportée par les canaux et chemins de fer de New-York.....	258
Transbordement de grain à Kingston.....	258
Fret à destination de l'est et de l'ouest.....	260
Comparaison statistique des différentes routes des Etats-Unis.....	262
“ canal du Saut-Sainte-Marie.....	265
Quantité et valeur des exportations de Chicago, par les lacs.....	257
<i>Prix du transport</i>	268 à 278
Rapport sur le commerce de transit.....	279 à 283
C. Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York.....	284
D. “ “ passés par le canal Welland.....	286
E. “ “ acquittés à Buffalo et Tonawanda et passés par le canal Erié..	288
“ “ “ Oswego “ “	289
F. “ “ “ en descendant par le canal Welland.....	290
G. “ “ passés par le canal Welland en transit entre des ports des E.-U.	291
H. Tonnage des denrées transportées sur les canaux Welland et de New-York et les deux principaux chemins de fer faisant de concurrence le commerce de transport à la mer....	292
I. Relevé du fret descendu par le canal Welland dans des navires du Canada et des E.-U....	293
Relevé du fret monté par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis.	298
Sommaire de la quantité du fret qui a monté et descendu sur le canal Welland.....	299
J. Relevé des gros navires allégés à Port-Colborne.....	300
K. “ du fret passé à l'est, du lac Erié à Montréal.....	306
L. “ “ à l'ouest, de Montréal au lac Erié.....	308
M. “ “ à l'est, par le canal Welland, de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.....	310
N. Navires avec leurs chargements de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal, quantité transbordée à Kingston et quantité laissée à Montréal....	312
Récapitulation du relevé N.....	313
O. Quantité de grain descendue à Kingston par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis.....	314
Récapitulation du relevé O.....	315
Q. Relevé comparatif de la quantité de grain descendue à Kingston en 1893 et 1894.....	316
S. “ de la quantité de houille passée par le canal Welland.....	317
T. “ “ “ par les canaux du Saint-Laurent.....	317
U. “ de la quantité de fret descendue par le canal Welland à Montréal, quantité transportée dans des ports d'Ontario et des Etats-Unis.....	318
Récapitulation du relevé U.....	324
V. Relevé sommaire du fret qui a payé plein péage en passant par le canal Welland.....	327
Relevé comparatif des recettes sur tous les canaux, en 1893 et 1894.....	330
“ des denrées alimentaires et du bois passés par tous les canaux en 1893 et 1894.....	332
Statistique du trafic des canaux.....	334 à 403

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	PAGE.
TABLEAU N° 1.—Canal Welland, détails du trafic.....	334
“ 2.— “ “ direct	338
“ 3.— “ “ intermédiaire.....	342
“ 4.—Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic.....	346
“ 5.— “ “ direct.....	350
“ 6.— “ “ intermédiaire.....	354
“ 7.—Canaux de l'Ottawa détails du trafic	358
“ 8.—Canal Chambly “	362
“ 9.—Canal Rideau “	365
“ 10.—Canal Saint-Pierre “	368
“ 11.—Canal de la Vallée de la Trent “	369
“ 12.—Canal Murray “	372
“ 13.—Mouvement du trafic sur les canaux susmentionnés suivant leur classe.....	376
“ 14.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux susmentionnés.....	382
“ 15.—Sommes de péages perçues chaque mois sur tous les canaux.....	388
“ 16.—Nombre, tonnage et nationalité des navires passés par les canaux	390
“ 17.—Relevé comparatif du grand total de fret passé par tous les canaux.....	394
“ 18.—Relevé du nombre et du tonnage des navires qui ont passé par le canal Welland en 1894.....	395
“ 19.—Relevé du nombre et du tonnage des navires qui ont passé par les canaux du Saint-Laurent.....	399
“ 20.—Relevé du nombre et du tonnage des navires qui ont passé par les canaux Rideau, Ottawa et Chambly.....	401
“ 21.—Relevé du tonnage classifié des navires qui ont passé par les canaux en 1894.....	402
“ 22.—Tarif révisé des droits de péages.....	404

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

ANNEXE N° 15.—Tableau indiquant le développement des chemins de fer depuis 1836.....	417
Sommaire des capitaux, opérations, etc., pour l'exercice clos le 30 juin 1895.....	418
Capital nominal acquitté.....	419
Prêts du gouvernement et des municipalités, primes, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée.....	419
Accidents fatals pendant l'exercice 1894-95.....	420
Concessions de terrains par les gouvernements à des chemins de fer terminés ou en construction.....	420
Situation des chemins de l'Etat.....	421
Tableau n° 1.—Etat du capital à la clôture de l'exercice 1894-95.....	429
“ 2.—Particularités de construction, etc.....	432
“ 3.—Particularités du matériel roulant, etc.....	438
“ 4.—Relevé des opérations de l'exercice.....	444
“ 5.— “ du transport, de.....	450
“ 6.— “ des recettes.....	456
“ 7.— “ des frais d'exploitation.....	462
“ 8.— “ des accidents.....	468
“ 9.—Voies ferrées appartenant à des compagnies de houille et de fer.....	472
“ 10.—Subventions accordées par les gouvernements et les municipalités à des chemins de fer.....	473
Sommaire des subventions accordées à des chemins de fer, construits ou en voie de construction, par les gouvernements et les municipalités	490

ANNEXE N° 17.—Mémoire sur les progrès des chemins de fer en Canada :—

Document lu devant le Congrès des chemins de fer international, Londres, 1895, par sir Charles Tupper, baronnet. G.C.M.G., C.-B.

RAPPORT

1894-95.

A Son Excellence
Le Comte d'Aberdeen,
Gouverneur général.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (annexes nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère, aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1895, par les compagnies de chemin de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Île du Prince-Edouard, était de 138, deux courts chemins sans importance ayant cessé leurs opérations; un certain nombre cependant

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a étendu le sien jusqu'au 30 septembre 1895. Les renseignements relatifs aux lignes subventionnées dans le cours des années précédentes s'étendent dans le rapport général jusqu'à la fin de décembre, ce qui donne le résultat des travaux de l'année. Cette année, toutefois, on a jugé nécessaire, en raison de la date rapprochée de la réunion du parlement, de restreindre l'exposé aux opérations de l'exercice.

sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 74.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 16,091, soit une augmentation de 323 milles, outre 2,054 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 15,745 milles en rails d'acier et 15,977 en exploitation.

Le capital versé s'élevait à \$394,640,559, ce qui accuse une augmentation de \$6,675,539. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à \$46,785,487, soit une diminution de \$2,777,041, et les frais d'exploitation à \$32,949,669, soit une diminution de \$2,468,764 comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à \$14,035,818, soit une diminution de \$298,277. Les trains ont transporté 13,987,580 voyageurs, soit une diminution de 474,918, et le transport des marchandises s'est élevé à 21,524,421 tonnes, soit une diminution de 803,305 tonnes. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été 40,661,890, ce qui accuse une réduction de 3,108,139 milles. Le relevé des accidents constate que neuf voyageurs ont été tués.

DÉPENSES DES CHEMINS DE FER.—COMPTE DU CAPITAL.

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution des travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1895 :

(a.) Réseau du chemin de fer Intercolonial tel qu'établi par l'Acte 54-55 Vic., ch. 50 (1891).....	\$55,007,939 40
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	3,750,665 38
Chemin de fer Montréal et Ligne Courte Européenne.....	333,942 72
(b.) Embranchement de Carleton.....	48,410 48
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la C ^{ie} du chemin de fer Canadien du Pacifique, y compris les sommes payées conformément à la sentence arbitrale pour travaux dans la C.-B.....	31,014,163 78
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort Frances, etc.....	6,639,581 43
(c.) Chemin de fer Annapolis et Digby.....	119,225 80

Total des dépenses faites par l'Etat sur les chemins de fer..... \$96,913,828 99

(a.) Certaines sommes primitivement portées au capital et employées avant la confédération sur des chemins de fer qui sont devenus une partie de l'Intercolonial, ont été subséquemment portées au "fonds consolidé", (voir la note du comptable, p. 20). Elles ne sont pas comprises dans l'état qui précède, mais elles se trouvent dans sa récapitulation, p. 27.

(b.) Ce qui est la différence entre \$88,410.48 dépensés par l'Etat et la somme de \$40,000 versée entre les mains de celui-ci en mars 1893 par la municipalité de Saint-Jean, à laquelle le chemin a été transporté.

(c.) Ce qui représente la dépense en sus de la somme de \$500,000 accordée à titre de subvention par l'acte spécial 52 Vic., ch. 8 (1889), somme qui est maintenant comprise dans les "subventions aux chemins de fer" au titre de "Chemins de fer de l'Ouest" (voir relevé du comptable, p. 33), cette section ayant été transférée à cette compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	\$25,000,000 00
(d) Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prolongement jusqu'à Québec.....	1,500,000 00
(e) Chemin de fer Canada-Central.....	1,525,250 00
Chemins de fer des comtés de l'Ouest (Annapolis et Digby).....	500,000,00
(f) Autres chemins de fer.....	12,487,136 54
	41,012,386 54
Total payé comme subventions.....	41,012,386 54
Total des dépenses.....	\$137,926,215 53

Aux annexes 1, 2 et 3 se trouvent les relevés des sommes dépensées chaque année.

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de \$186,000 payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest à compter du 30 juin 1889; non plus que le versement annuel de la somme de \$719,700 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 pour 100 sur la somme de \$2,394,000 concédée par l'Acte 47 Vict., chap. 8 (1884) pour la ligne entre Ottawa et Québec. Le ministère des finances s'occupent de ces deux articles de compte.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours, comme suit (les noms adoptés sont ceux des lignes principales).

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis.....	675
Le Grand-Tronc.....	173
	848

(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec et de là par le chemin de fer du Nord, chemin de fer Canadien du Pacifique, 173 milles)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag.....	146
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal.....	334
	755

(d) Sur cette somme \$970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vict., chap. 11.

(e) Y compris \$85,250 remboursées à la ville de Pembroke.

(f) Y compris la valeur des vieux rails transférés et aussi les \$500,000 dépensées sur la section d'Annapolis à Digby du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.....	90
Par le chemin de fer Maine Central.....	224
<hr/>	
Total jusqu'à Danville-Junction.....	589
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	270
<hr/>	859

Route du chemin de fer Témiscouata—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston.....	170
Par le chemin de fer Témiscouata jusqu'à la Rivière du Loup.....	81
Par l'Intercolonial jusqu'à Lévis.....	115
Par le Grand Tronc jusqu'à Montréal.....	173
<hr/>	814

DE MONTRÉAL À LA COTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887, un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

	Milles.
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159
De Montréal (à la tête des eaux transatlantiques de la navigation à la Jonction Saint-Martin)	13
De la Jonction Saint-Martin à Callander.....	331
De Callander à Port-Arthur.....	649
De Port-Arthur à la rivière Rouge (en face de Winnipeg)	428
De la rivière Rouge à Savona's Ferry.....	1,257
De Savona's Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213
<hr/>	2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard Inlet.....	15
<hr/>	
Total, de Montréal à Vancouver	2,906
<hr/>	

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 29 juin 1886.

L'acte 5 Vict., ch. 32 a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888 provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction des voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

obligé à garantir le paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de cinquante millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888 après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil du premier du même mois, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, a autorisé l'annulation des bons hypothécaires de cette partie du chemin de fer, dont une valeur de \$1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de \$970,000 (partie d'une somme de \$1,500,000 votée par le gouvernement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivant, savoir :

“ Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagons-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres.

“ Améliorations sur toute la ligne entre la jonction Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour la manutention du fret, l'allongement des quais et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spéciaux suivants :

(1.) Dans la cité de Québec :

(a.) Un élévateur à grain.

(b.) Un hangar à farine.

(c.) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

(2.) A Trois-Rivières :

(a.) Un élévateur à grain ;

(b.) Améliorations au chemin de fer de ceinture ;

(c.) Améliorations sur l'embranchement des Piles ;

“ Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant ;

“ Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux.”

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891 exposant les faits et approuvant l'exécution d'un

projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'engageait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte et à y faire les dépenses suivantes, savoir:—

“ Au moins deux cent mille piastres (\$200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres (\$350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1894, un montant total d'au moins cinq cent mille piastres (\$500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres (\$650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder.”

Le 22 décembre 1896 l'acte de convention ainsi autorisée fut régulièrement signé. Les travaux sont en cours d'exécution, mais n'ont pas encore été inspectés.

Dans la convention du 20 septembre 1886, exécutée en vertu d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant, sujet aux changements et corrections de défauts, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880.*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été constituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891. Ce gouvernement aura à payer \$579,255.20 à la compagnie, qui en demandait \$12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrages que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

Il reste encore à régler deux réclamations sans importance relatives à des rails d'acier.

La valeur totale des travaux ainsi exécutés depuis la date de la sentence arbitrale jusqu'au 1^{er} septembre 1895, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a charge, est de \$319,892.02, ce qui, ajouté à \$202,675.20 dépensés antérieurement à la date de la sentence arbitrale, fait un total de dépenses de ce chef de \$522,567.22; à cela il faut ajouter la somme de \$8,885.20 pour des travaux faits au mois de septembre 1895, soit donc un total de \$531,452.42, et il reste à dépenser la somme de \$47,802.78. On verra à l'annexe 6, page 124, le rapport de l'ingénieur qui a surveillé les travaux exécutés.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895 la compagnie a exploité au Canada 6,159 milles de chemin de fer, y compris les lignes affermées, et que ses recettes brutes ont été de \$17,912,213.60 (contre 6,094 milles de chemin et \$19,357,098.05 de recettes pendant l'exercice précédent. Le total des frais d'exploitation s'est élevé à \$11,282,506, laissant une recette nette de \$6,629,767.60. Ces

* Date du contrat de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

chiffres, qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (Voir Statistique des chemins de fer, annexe.)

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, faisant une longueur totale de 1,397 $\frac{1}{2}$ milles.

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation ; ils sont donnés aux annexes n^{os} 4, p. 34, et 5, p. 66, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les contrôleurs généraux de ces chemins.

Les comptes du revenu général de 1894-95 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant le dernier exercice.

Le régime de l'Intercolonial comprend 1,142 milles en exploitation. Les recettes se sont élevées à \$2,940,717.95 et les frais d'exploitation à \$2,936,902.74, ce qui accuse un profit de \$3,815.21.

L'embranchement Windsor est entretenu, mais non pas exploité, par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de \$39,077.64 et les frais d'entretien \$14,640.07, ce qui a laissé un profit de \$24,437.57.

Le chemin de l'Île du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à \$149,654.78 et les frais d'exploitation à \$232,905.69 ; les pertes de l'exercice se trouvant conséquemment de \$83,250.41. Si l'on déduit les profits réalisés sur l'Intercolonial et l'embranchement Windsor de la perte subie sur le chemin de l'Île du Prince-Edouard, la perte nette se trouve être de \$54,997.63.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice se sont élevées à \$3,129,440.37, et si on les compare à celles de l'année précédente elles accusent une diminution de \$49,579.20. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$3,184,448.00, soit une diminution de \$41,760.13.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'Océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à la Jonction Chaudière, et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin est de 1,142 milles, à laquelle il faut ajouter, pour les voies affectées au transport des marchandises, 12 $\frac{1}{2}$ milles, ce qui représente un total de 1,154 $\frac{1}{2}$ milles.

Distance d'entier parcours :—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), à Halifax.....	675
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), à Saint-Jean.....	578
De Lévis (en face de Qué.) par la voie de Truro	{ à Sydney 827 à Sydney-Nord 820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté \$327,034.51 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1895, porte à \$55,007,939.40 la dépense totale, imputable au capital, de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 50, 1891.

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de \$122,708.28 pour l'agrandissement à Halifax, de \$118,153.94 pour la construction de l'embranchement qui s'étend de la Jonction Windsor à Dartmouth, de \$9,984.24 pour la pose de freins automatiques aux wagons à marchandises, et de \$62,610.41 versées en règlement des réclamations relatives à la construction des sections d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à \$2,940,717.95, et les dépenses à \$2,936,902.74, soit un surplus de \$3,815.21 de recettes sur les dépenses.

Les dépenses ont été de \$44,769.24 moindres que pendant l'exercice précédent. Comparaison faite avec ce dernier, le service des voyageurs a produit \$963,914.44, augmentation de \$4,999.31; le service des marchandises a donné \$1,782,608.54, diminution de \$51,517.80, et le service de la poste et divers autres ont produit \$194,194.97, augmentation de \$273.83.

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier, en magasin était, à la clôture de l'exercice, de \$691,347.30.

Le coût du chemin par mille a été de \$2,571.71. Il avait été de \$2,610.94 l'année précédente. Par mille parcouru par les trains le coût a été de \$73.43, contre \$70.94 l'année précédente.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du premier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt. Le nombre total de voyageurs a été 1,352,667, soit une augmentation de 51,605. Le mouvement du parcours partiel, quant aux voyageurs, a augmenté de 56,257, mais celui du plein parcours accuse une diminution de 4,652 voyageurs. Le service des marchandises s'est élevé à 1,267,816 tonneaux, soit une diminution de 74,894 tonneaux, le transport du parcours partiel ayant diminué de 64,740 tonneaux et celui du plein parcours de 10,154 tonneaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il a été transporté 938,351 barils de farine, soit une diminution de 6,616. Il a été transporté 1,036,384 boisseaux de grain, soit une diminution de 268,300. Sur ce nombre il n'en a pas été expédié à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 1,739,320 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant 200,507,949 pieds. Il y a eu une diminution de 7,097 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 72,106. La houille accuse une diminution de 93,091 tonnes, la quantité totale étant de 385,200. Quant au sucre brut il en a été transporté 10,342 tonnes, soit une augmentation de 3,567 tonnes. Le tout était destiné aux stations locales. De sucre raffiné il a été transporté 33,865 tonnes, soit une augmentation de 234 tonnes. A l'exception de 4,695 tonnes le reste était destiné à des points à l'ouest du chemin. Il a été transporté un total de 6,892 tonnes de poisson frais, soit une augmentation de 517 tonnes, et un total de 10,209 tonnes de poisson salé, soit une augmentation de 2,512 tonnes.

On a accru le nombre de wagons à marchandises munis de freins automatiques à air comprimé, le nombre de wagons ainsi munis s'élève maintenant à 971.

On a renouvelé les rails de 25 milles de voie et on y a posé des rails de 67 livres à la verge à la place des rails de 56 livres. Ces travaux ont été portés au compte du revenu.

Le 20 octobre 1894 la remise des locomotives à la Rivière-du-Loup a été incendiée et bon nombre de locomotives ont subi des dégâts. La reconstruction du bâtiment a coûté \$6,363.18 et la réparation des locomotives \$10,981.11.

Par l'incendie arrivé à Halifax au terminus en eau profonde le 27 février 1895, le chemin de fer a perdu en propriété détruite \$202,100, le quai et l'élévateur à grains étaient au nombre des pertes principales. Les travaux des réparations commencèrent immédiatement et l'on fit des arrangements temporaires pour obvier autant que possible aux retards et aux embarras.

Le 19 mai 1895, un nouvel incendie éclata au quai de Richmond, près d'Halifax, causant une perte d'environ \$100,000.

L'ancienne traverse de chemin de fer jetée sur le détroit dans le port d'Halifax et qui communiquait avec Dartmouth, ayant été détruite par les tempêtes, a été abandonnée et on est à construire entre la Jonction Windsor et Dartmouth un embranchement de 11½ milles.

L'hiver de 1894-95 a été rigoureux, et l'enlèvement de la neige et de la glace a nécessité de lourdes dépenses, la somme de \$64,000 ayant été employée à cette fin.

Les ouvrages, les bâtiments les quais et autres constructions ont subi les réparations nécessaires, et tout le chemin ainsi que son matériel roulant ont été entretenus en bon état.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, de l'administrateur général et d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial, plusieurs intéressants tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements détaillés. (Voir annexes 4 et 5.)

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom "Dominion Atlantic Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant

à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes), s'est élevée à \$39,077.64, soit une augmentation de \$6,102.17. Les frais d'entretien se sont élevés à \$14,640.07, soit une diminution de \$3,005.02, ce qui porte le profit de l'Etat à \$24,437.57.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (Voir annexe 5, p. 100.)

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

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown.....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse.....	13
D'Alberton au quai de Cascumpec.....	1
	<hr/>
	211
	<hr/> <hr/>

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice 1893-94 était de \$3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice 1894-95.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu, les recettes brutes se sont élevées à \$149,654.71, et les dépenses à \$232,905.19, soit un excédent de \$83,250.41.

Comparées à celles de l'exercice précédent les recettes brutes accusent une diminution de \$8,879.05. Le chemin a transporté 125,089 voyageurs, augmentation de 1,362, produisant \$62,239.37, une diminution de \$1,920.23; 48,325 tonneaux de fret, diminution de 5,252, produisant \$68,061.11, une diminution de \$6,881.72, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à \$19,354.30, une diminution de \$77.10

Comparées avec celle de l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de \$6,014.13.

Les frais de parcours des trains ont été de 95.35 par mille, diminution de 1.57c.; et par mille de chemin de fer, \$1,109.07, augmentation de \$28.34.

L'hiver a été rigoureux et l'enlèvement de la neige et de la glace a coûté \$13,568.67, c'est-à-dire \$3,873.73 de plus que l'année précédente.

La valeur des approvisionnements en magasin à la clôture de l'exercice était de \$106,748.57.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent à l'annexe 5, p. 105.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Inter-colonial se fait en été par bateau à vapeur entre Sommerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley* construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap- Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap- Traverse, chaque fois que le département des postes le demande.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE. — Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 10, p. 187).

Pour ce qui est de chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements sont jusqu'au 30 juin 1895.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :

Exercice	1883-84, terminé le	30 juin	1884	\$ 208,000 00
do	1884-85	do	1885	403,245 00
do	1885-86	do	1886	2,171,249 00
do	1886-87	do	1887	1,406,533 00
do	1887-88	do	1888	1,027,041 92
do	1888-89	do	1889	846,721 83
do	1889-90	do	1890	1,491,595 72
do	1890-91	do	1891	1,079,105 87
do	1891-92	do	1892	1,061,615 93
do	1892-93	do	1893	624,794 07
do	1893-94	do	1894	1,043,285 10
do	1894-95	do	1895	1,123,949 10
				\$12,487,136 54

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles qui suivent :

Chemin de fer Canada-Central	\$ 1,525,200 00
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	25,000,000 00
“ “ “ prolongement.	1,500,000 00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby et Annapolis).....	500,000 00.
Total jusqu'au 30 juin 1895.....	\$41,012,386 54

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la somme due à la province de Québec pour le chemin de fer de la Rive-Nord entre Ottawa et Québec, somme sur laquelle on n'a que l'intérêt à payer.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1^{er} juillet 1894.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, p. 28, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à l'annexe 14, p. 246.

On trouvera à l'annexe 10, p. 181, la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subvention dans le cours de la session de 1895.

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(N^{os} 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte provincial 43 Vic., ch. 53.

L'acte 47 Vic., ch. 8, autorisait la dépense de \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1^{er} juillet 1888—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vic., ch. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le parlement approuva cet arrangement. Les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vic., ch. 17; la date de l'achèvement du chemin de fer fut fixée par l'acte du 1^{er} décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., ch. 3, a accordé à la compagnie le solde de \$244,500 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict. ch. 17.

Le même acte transférait à la section du 40^e ou 70^e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70^e et le 100^e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à \$6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70^e au 100^e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

A la date du 1^{er} juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60^e et le 80^e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vict., ch. 97 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir, jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

La subvention totale accordée à ce chemin pour les soixante-dix premiers milles était de \$620,000.

A la clôture de l'exercice de 1889-90 on avait payé un montant de \$524,175. Dans le cours du dernier exercice a été payé le solde de \$95,825 pour ses soixante-dix milles subventionnés et terminés. On a fait des travaux additionnels sur le reste du chemin pour lequel il n'y a pas de subvention.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(N^{os} 102 et 302.)

L'acte des subventions aux chemins de fer 50-51 Vict., ch. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois pour 30 milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1^{er} octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés approbation fut aussi donné au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{6}{10}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé \$58,900. En vertu de l'acte 56 Vict. ch. 2 (1893), le solde de \$3,500 a été voté de nouveau, mais au 30 juin 1895 il n'avait pas été fait d'autres paiements.

Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

(Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(N^{os} 251 et 356.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vict., ch. 147 (1893), qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour acheter ou construire des chemins de fer.

L'acte fédéral des subventions 57-58 Vict., ch. 4, a mis à la disposition de cette compagnie une subvention limitée à \$113,600 (au lieu de celle qui avait été accordée en 1892) pour la construction de 35½ milles de chemin de fer à partir du chemin de fer du Cap-Breton à Orangedale ou dans les environs jusqu'à Broad-Cove, du côté ouest de l'île, et le 16 novembre 1894 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux subventionnés, ces travaux devant être terminés le 1^{er} avril 1896.

Il n'avait encore été fait aucun paiement au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

(N^{os} 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886, le chemin subventionné devant être terminé le 1^{er} août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 1^{er} août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., ch. 2, 1890.

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser \$64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vict., ch. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais "commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's Rapids, et les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit: de Westport, 4 milles; et de Westport à Palmer's Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vict., ch. 5 (1893), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 Vic., a été voté de nouveau et subséquemment encore par 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser \$88,800.

A la date de l'exercice 1891-92 il avait été payé \$105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(N^{os} 104 et 318.)

L'acte 50-51 Vict., ch. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de \$57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de $16\frac{3}{4}$ milles. A la clôture de l'exercice 1890-91 les paiements s'élevaient à \$52,810; le montant de la subvention applicable était de \$53,600. Cette compagnie est aujourd'hui fusionnée avec celle du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, l'acte de fusion ayant été approuvé par arrêté du conseil rendu le 19 décembre 1892.

Par l'acte des subventions de 1894, 57-58 Vict., ch. 4, le montant resté impayé de la subvention antérieure, ne dépassant pas \$4,790, a été voté de nouveau. Aucun nouveau paiement n'avait cependant été fait au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(Voir Rapport annuel 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

Ci-devant Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest du Nouveau-Brunswick. Voir rapport annuel 1889-90.

(N^{os} 350 et 370.)

Cette compagnie a été originairement constituée en corporation par un acte provincial en 1872 sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Est du Nouveau-Brunswick.

L'acte fédéral 53 Vict., ch. 70 (1890), a déclaré ce chemin entreprise d'un avantage général du Canada et a changé comme ci-dessus le nom de la compagnie.

Sous son premier nom la compagnie a reçu une subvention de \$312,000 pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Chatham à Gibson, en face de Frédéricton.

L'acte des subventions 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention limitée à \$32,000 pour deux prolongements de la voie, l'un de six milles de Chatham à Black-Brook, et l'autre de quatre milles sur Nelson. Le 10 novembre on a passé un contrat avec la compagnie pour la construction des deux bouts de chemin à terminer le 30 octobre 1896.

Le même acte a aussi autorisé une subvention de \$3,300 par mille à partir de l'extrémité ouest de la ligne, pour la raccorder avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les travaux auxquels devaient s'appliquer ces subventions ont été terminés, et durant l'exercice la somme de \$30,400 a été versée, ce qui fait un total versé entre les mains des deux compagnies de \$342,000.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(N° 243.)

L'acte des subventions 55-56 Vict., ch. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à \$80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke ou près de là, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 24 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de l'entreprise, dont l'achèvement est fixé au 1^{er} août 1896.

On n'a fait aucun paiement dans le cours de l'exercice, mais depuis lors et jusqu'au 31 décembre 1894 on a payé la somme de \$28,000 pour les dix premiers milles à partir de Revelstoke.

Compagnie de Prolongement de chemin du fer du Cap-Breton.

(N° 366.)

Cette compagnie a été constituée par acte provincial de 1890, ch. 72, qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour construire une ligne de chemin de fer du détroit de Canso à Sydney ou à Louisbourg, avec embranchements sur tout autre chemin de fer.

L'acte des subsides 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer de la compagnie entre Port-Hawkesbury et Saint Pierre, sur sa ligne de Hawkesbury à Louisbourg, et le 21 septembre 1894 on a passé un contrat avec la compagnie pour les travaux, la date fixée pour leur achèvement étant le 1^{er} octobre 1895.

Il n'avait encore rien été payé au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(N^{os} 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 91 Vict., ch. 4 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1^{er} juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions 52 Vict., ch. 3 (1889).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 1^{er} décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant de \$128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de \$14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à \$142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1^{er} décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie de chemin de fer Central a acquis ; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas \$48,000 pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle.

A la clôture de l'exercice 1891-92, il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, \$159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1894.

Compagnie de chemin de fer d'Embranchement sur Chatham.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(N^o 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vic., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tigush, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près de l'embouchure de la rivière Laplanche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vic., ch. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$150,000 par année pendant 25 ans pour aider cette entreprise.

Cependant rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie. Cette convention, sujette à l'approbation du Parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, \$5,500,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial 49 Vic., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial 51 Vic., ch. 5 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Comme il a dit l'année dernière, les progrès ont été rapides et on s'attendait d'abord que les travaux seraient terminés de bonne heure en 1892. Ils ont cependant été suspendus pendant un certain temps, par suite d'embarras financiers, paraît-il.

L'acte 54-55 Vic., ch. 12 (1891), a prolongé le temps fixé pour l'achèvement des travaux jusqu'au 1^{er} juillet 1893, et abrogé les dispositions pénales de l'acte 51 Vic., chap. 4.

L'article 55-56 Vic., ch. 37 (1892), autorisait la compagnie à émettre de nouvelles obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de £350,000 sterling, et par un arrêté du conseil du 9 juillet 1892, promesse a été faite de recommander au parlement de prolonger les délais jusqu'au 7 juillet 1894, pourvu que les travaux fussent en cours et que le capital nécessaire à leur achèvement fût reçu. Cependant, il n'a été rien fait dans ce sens.

Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(N^{os} 301, 249 et 275).

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constituée cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1894 a autorisé une subvention de \$96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de \$60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie le 19 juin 1894 un contrat pour la construction de quarante-neuf milles à terminer le 1^{er} d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la Compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

Affermé à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir Rapport annuel 1891-92.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92).

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(N^o 124).

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de \$44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin Spring-Hill et Parrsboro' près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été avisée à passer contrat le 12 avril 1888 en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1^{er} août 1891. La somme de \$39,850 a été payée dans le cours de l'exercice 1890-91. Il n'a rien été payé depuis, et le reliquat de la subvention est périmé.

Compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest).

Compagnie de Chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89).

Compagnie houillère Dominion.

(N^o 262).

Cette compagnie a été constituée par l'acte 56 Vic., ch. 145 et 146 de la Nouvelle-Ecosse. Par l'acte 55-56 Vic., ch 5 (1892), une subvention, limitée à \$89,600, a été autorisée pour 28 milles d'un chemin de fer destiné à compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, Cap-Breton.

Le 26 janvier 1894 a été passé un contrat avec la compagnie ci-dessus pour la construction du chemin depuis Bridgeport jusqu'au havre de Louisbourg. La première section de 10 milles à partir de Bridgeport est terminée, mais durant la présente année la somme de \$32,000 a été versée.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(N^{os} 99, 175, 214, 339).

Par l'acte des subventions des chemins de fer de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, un subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour 30 milles de chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie le 1^{er} décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est, au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1^{er} août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch 3, a accordé une nouvelle subvention de \$14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au qu'ai Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subvention 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$76,800 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Inter-colonial à la Jonction Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entre-prise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93, il avait été payé à cette compagnie la somme de \$195,840, et durant le dernier exercice une autre somme de \$92,096 a été payée, ce qui forme un total de \$287,936 au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(Voir Rapport annuel de 1885-86, et 1890-91)

Compagnie de chemin de fer Erié et Huron.

(Voir Rapport annuel de 1886-87).

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(Voir Rapport annuel de 1886-87).

Compagnie de pont Frédérickton et Sainte-Marie.

(Voir Rapport annuel de 1888-89).

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(Voir Rapport annuel de 1893-94).

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(Voir Nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296).

L'acte 44 Vic., ch. 10, a autorisé l'octroi d'une subvention de pas plus de \$32,000 sur une distance portée à 10 milles pour la construction d'une ligne d'Yamaka à la rivière Saint-François, et la Compagnie de chemin de fer Great-Eastern ayant demandé cette subvention, contrat a été passé avec elle le 12 octobre 1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; la date du parachèvement des travaux étant fixé au 1^{er} octobre 1887.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de \$16,300 a été payée sur cette subvention de \$96,000 pour les 6.66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de \$37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de \$1,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé (\$79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-François.

Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1895. La somme totale payée à la compagnie se chiffre par \$40,345.

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(Voir Nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309 et 371.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jean à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devait être terminé pour le 1^{er} juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1^{er} août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles. La com-

pagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3, et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1^{er} août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement de la somme de \$28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de \$25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas \$48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue.

Il n'a pas été fait de paiements durant le dernier exercice, mais subséquemment on a payé la somme de \$32,000 pour une section de dix milles entre le 18^{me} et le 28^{me} mille à partir de Saint-Jérôme, ce qui porte le total des paiements qui ont été faits à la compagnie jusqu'au 30 juin 1895, à \$110,688.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer International.

(Voir Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(Voir N^o 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la construction du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 20 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1^{er} décembre 1896.

Rien n'a encore été payé.

Compagnie de chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(N^{os} 24, 159 et 301.)

Par l'acte 47 Vict., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser \$160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 10 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, \$145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893).

Une somme de \$32,000 a été payée pendant le dernier exercice, ce qui porte à \$96,000 le total des paiements faits au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental

(Voir Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

(Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vict., ch. 88 (1891).

(Voir Rapport annuel, 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(Voir Rapport annuel 1886-87.)

Compagnie du Chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(N^{os} 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885, contrat fut passé pour la construction de 6 milles à terminer pour le 1^{er} janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un ordre du conseil du 30 juin 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquentement annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 34 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée. La subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, la subvention de \$33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Saut jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

Par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), il a été autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le Long-Saut, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas \$64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'Acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie, à la place des subventions qui précèdent de 1889-90, une subvention ne dépassant pas \$112,000 pour 35 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Saut.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (en chevalets) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de \$15,000, et ne dépassant pas en tout \$63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Saut, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 10 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire, la totalité des subventions ne devant pas dépasser \$274,940.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 12 septembre 1894, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat du 1^{er} juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa.

Au cours de l'exercice de 1888-89, la somme de \$26,360 fut payée à la compagnie, ce qui porte le total payé à \$52,760. Il n'avait été rien payé à la fin de cette année, mais depuis cette date il a été payé \$238,198.95, ce qui porte le total des paiements effectués à \$285,958.95 jusqu'au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(N^{os} 253 et 338.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte de Québec, 52 Vic., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (où près de là) de Saint-Jean-Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de \$48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-Deschaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-Deschaillons et la station Lyster, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à \$48,000.

Le 19 novembre 1894, on a passé un contrat avec la compagnie pour la distance entre la station Lyster et Lyster, deux milles et demi, et douze milles et demi à partir des quinze milles construits.

Dans le cours de l'exercice on a payé la somme de \$38,000, ce qui porte le total des paiements à \$73,600 le 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(Voir n^{os} 245, 310 et 373.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte de Québec, 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral, 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de \$67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou de Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56, Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la rive à "trois pieds."

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} septembre 1895.

Dans le cours du dernier exercice on a payé la somme de \$35,200, ce qui porte le total des paiements à \$67,200 au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Chambly.

(*Voir Rapport annuel de 1892-93.*)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Maskinongé.

(*Voir Rapport annuel de 1890-91.*)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir Rapport annuel de 1892-93.*)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir Rapport annuel de 1893-94.*)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(*Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.*)

(*Nom changé par 53 Vic., ch. 58.*)

(*Voir nos 97, 186, 237 et 320.*)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas \$96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1^{er} août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de \$96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Un projet de contrat pour cette subvention a été approuvé par arrêté du conseil le 21 septembre 1891, mais le contrat n'a pas encore été signé.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de \$46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890.

Par un arrêté du conseil du 16 avril 1894 a été autorisée l'extension du temps pour l'achèvement des 30 milles de chemin de fer de Vaudreuil à Hawkesbury jusqu'au 1^{er} août 1896. Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice; le total des paiements restant² comme l'année dernière à \$73,600.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental par l'Acte 53 Vic., ch. 62.)

(Nos 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,406 en totalité, pour le prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de " Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 10 milles ". Cette subvention fut aussi annulée par l'Acte 49 Vic., ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la conclusion d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de \$32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles, et à la date du 26 décembre pour 6 $\frac{3}{4}$ milles, à partir de Yarker ou d'un endroit plus éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de \$9,600 pour 3 milles à partir d'un point à où près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham. Un contrat fut conclu avec la compagnie, pour cette entreprise, le 18 septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de \$64,000 pour 20 milles de chemin pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer. Un contrat fut conclu avec la compagnie, le 11 décembre 1893,

pour la construction de l'un de ces embranchements couvrant une distance de $1\frac{37\frac{5}{1000}}$ milles. Le 30 novembre 1889, la compagnie reçut la permission de livrer son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed, et entre Yarker et Harrowsmith, pareil autorisation lui fut donnée en novembre 1893 pour en faire autant entre Harrowsmith et Sydenham. Aucun paiement n'a été fait pendant le dernier exercice, ce qui porte à un total de \$208,732.80 les paiements faits jusqu'au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

(Voir n° 362.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte fédéral, 56 Vic., ch. 56 (1893), avec pouvoir de construire un chemin de fer à partir de Nakusp ou des environs, dans la Colombie-Britannique, jusqu'aux fourches du ruisseau Carpenter, ou aux environs, dans le district de la Kootenay-ouest, la voie devant être de la largeur normale (4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces) ou d'au moins trois pieds, et avec pouvoir en sus de faire naviguer des navires sur les lacs et les rivières de la province, en connexité avec ses chemins de fer. Le même acte conférait aussi à la compagnie le pouvoir de céder ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$121,600 pour son chemin, estimé à 38 milles, et le 23 octobre 1894, on a passé un contrat avec la compagnie pour l'entreprise, la date de l'achèvement étant fixée au 1^{er} août 1895, et la voie devant être de la largeur normale.

Tout le chemin est terminé, il a été inspecté en décembre, sa longueur est de 39.80 milles, et en conséquence le chiffre de la subvention est de \$117,760, qui a été payé durant l'exercice.

Le chemin a été loué à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour vingt-cinq ans par arrangement daté le 9 août 1893, et approuvé par arrêté du conseil du 18 juillet.

Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New Glasgow Iron, Coal and Railway Company.

(N° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour $12\frac{1}{2}$ milles de chemin à partir de la Jonction d'Eureka sur l'Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de \$40,000.

Le 23 novembre 1892, la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention.

Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice. Le total des paiements au 30 juin 1895 se monte à \$38,400 pour 12 milles de chemin de fer.

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction."

(Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer "Northern et Western".

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39 $\frac{1}{2}$ milles partant d'un point à 22 $\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 59 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de \$4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à \$230,100, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 13 $\frac{1}{2}$ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonné le paiement de \$4,500, mais on n'avait pas fait de nouveau paiement au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(Nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 82, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer Annapolis et Atlantique". Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 56 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qu'il lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., à Annapolis-Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention était limitée à \$240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la construction d'une ligne à partir de Sand Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des 75 milles complets du chemin.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(Voir nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8, une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1887 contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1^{er} du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1^{er} juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à 53- $\frac{87}{100}$. Le 1^{er} juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53-87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1^{er} août 1896.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(Voir Compagnie de chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique et rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Ouest.

(Voir n^o 246.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario, 57 Vic., ch. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada, soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario, dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de \$32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer Canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les mines Belmont et les deux chemins de fer en question, la dite entreprise devant être terminée avant le 1^{er} août 1896.

Aucune partie de la subvention n'était encore payée au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(Voir Rapport annuel 1893-94.)

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2, a autorisé une subvention limitée à \$99,200, en faveur de la compagnie ci-dessus, pour 31 milles de son chemin entre Eastman et Kingsbury, Qué., et le 16 décembre 1891 la compagnie était admise à passer contrat pour l'entreprise d'une distance de 10 milles, entre Eastman et Lawrenceville. L'entreprise a été terminée et la subvention payée en 1892. Un arrêté du conseil du

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

20 juin 1892 a autorisé de passer un contrat avec la compagnie pour ce qui reste des travaux à faire, soit 16½ milles, entre Lawrenceville et Kingsbury, et ce contrat a été signé le 10 septembre 1892.

Le chemin entre Lawrenceville et Kingsbury est terminé, et au mois d'août 1892 la subvention applicable, \$52,800, a été payée, ce qui porte à \$84,800 le total des paiements faits à cette compagnie, le total de la subvention.

La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(Voir nos 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vict., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subsides 55-56 Vict., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées :

- (a) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à \$70,400.
- (b) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à \$96,000.
- (c) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à \$6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à \$3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout \$264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1^{er} août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

Les plans du tracé ont été approuvés pour toute la distance que comprennent les trois subventions.

Les sections entre Ottawa et Renfrew sont terminées et ont été livrées à la circulation en décembre 1893.

Dans le cours de l'année des travaux ont été faits jusqu'à concurrence de \$249,280, ce qui porte le total des paiements faits à la compagnie à \$350,400 au 30 juin 1895. La distance ainsi construite s'étend jusqu'au bout du 30^e mille à l'ouest de Barry's-Bay, soit un total de 82 milles à l'ouest de Renfrew.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(Nom changé en celui de **Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau** par l'Acte 57-58 Vict., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie).

(Voir nos 8, 26, 58, 151, 305 et 349.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de \$320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1883), accorde de nouveau les \$89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de \$64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, mais il n'a pas encore été passé de contrat pour l'entreprise.

Durant le dernier exercice aucune partie de la subvention n'a été payée. Le total des paiements se monte à \$284,128 au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(Nom changé en celui de **Compagnie de chemin de fer d'Oshawa**, 54-55 Vict., ch. 91.)

(Nos 112, 233 et 314.)

L'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$22,400 pour 7 milles de chemin de fer de cette compagnie allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 30 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vict., ch. 8, et par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893), elle a été confirmée de façon à en assurer le paiement lorsque les sections en question seront terminées.

Bien qu'un contrat dans ces conditions ait été autorisé, l'arrangement n'a pas encore été signé.

Par l'acte spécial 54-55 Vict., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom changé comme ci-dessus.

Aucune part de la subvention n'a été payée au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry Sound.

(Nos 153, 312 et 342.)

L'acte des subventions 52 Vict., ch. 3, a autorisé une subvention d'au plus \$128,000 pour 40 milles de chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890, la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley,

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Christie, Monteith, McMurrich et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique à Scotia, cù à un endroit situé à environ deux milles d'Emsdale Station. La date fixée pour l'achèvement est prolongée jusqu'au 1^{er} août 1897. Le tracé de 50 milles a été approuvé par arrêté du conseil, couvrant la distance entre le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique et Parry-Sound.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), renouvelle le soide de la subvention, \$97,600.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une nouvelle subvention limitée à \$64,000 pour 20 milles de chemin de cette compagnie à l'est de Parry-Sound.

Dans le cours du dernier exercice \$68,780 ont été payées, faisant au 30 juin 1895 \$128,000, couvrant 40 milles de chemin de fer construits.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(Voir nos 255 et 321.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 51-52 Vic., ch. 107 (1888), pour la construction d'un chemin de fer entre Philipsburg et Stanbridge.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise l'octroi d'une subvention jusqu'à la concurrence de \$21,600 pour ce chemin, qui a $6\frac{7}{10}$ milles.

Le 27 février 1893, contrat fut conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise, fixée à $6\frac{3}{4}$ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention, en partie un renouvellement, pour la petite différence en longueur et pour un court embranchement, de \$2,912 en tout.

Dans le cours du dernier exercice on a payé \$2,912, faisant un total de \$21,600, le montant total de la subvention de 5.84 milles de Stanbridge Station sur le Vermont Central et Philipsburg.

Compagnie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant la Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique.

(Voir nos 25, 137, 211, 329, 330 et 331.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, et n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1^{er} septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1^{er} juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1^{er} juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de \$9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date de parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les \$24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de \$73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de \$24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Waltham et Aylmer, 71 milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A la fin de l'exercice 1887-88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée, en 1884, la somme de \$174,828. Pendant l'exercice, une somme de \$18,750 a été payée depuis, soit un total de \$193,578.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(Nos 22, 142, 219 et 321.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé à cette date avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière, le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1895. Le montant de la subvention payée jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15 milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention, qui devenait éteint le 1^{er} juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de \$288,000 en argent, pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Original, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme pour 90 milles de son chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne à un endroit sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Original, ou d'un point sur sa ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, à un point sur l'International situé au lac Mégantic ou dans les environs; le paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Un contrat a été passé pour cette subvention le 30 juin 1892, l'entreprise devant être terminée pour le 1^{er} juillet 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise de payer la subvention votée par l'acte de 1890, sous forme d'octroi en argent dont la valeur actuelle est de \$288,000, le paiement devant être fait après que le chemin aura été complété, inspecté et accepté. Un arrêté du conseil du 16 juin 1894 a autorisé ce mode de solder la subvention, mais rien ne peut être payé avant qu'une inspection ait eu lieu après le parachèvement du chemin et que celui-ci n'ait été déclaré être en bon état.

A raison des conditions de la subvention, il n'a pas été fait d'autre paiement que celui de \$60,342, en 1885-86, jusqu'au 30 juin 1895, mais à cette date le chemin était presque terminé.

Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean,

(Voir nos 2, 14, 40, 82, 126, 140, 177, 220, 232, 300 et 347.)

Par l'acte de 1882 une subvention de \$384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean construisit cette ligne et reçut une subvention nouvelle de \$80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond (36 milles de Québec), à la condition que la ligne serait construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond; et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles, que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) des soldes disponibles des subventions accordées en 1882-83. Le total des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à \$775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883 pour les deux premières subventions. Aux termes du contrat cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; et le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas eu besoin d'autre contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de \$96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888 contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin, qui part de la Jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère, les travaux devant être terminés pour le 1^{er} août 1890.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de \$4,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à \$160,000. Le 17 octobre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de \$200,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, ainsi qu'une subvention limitée à \$38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux devaient être terminés le 1^{er} octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8, accorda expressément la différence, \$5,250, entre les \$30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisa le paiement du solde de la subvention de 1889, ainsi que du solde, soit \$12,800, de la subvention accordée en 1887. Cette

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), remit en vigueur le solde, \$81,040, de la subvention accordée par l'acte 51 Vict., ch. 3.

L'acte 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a accordé une subvention à cette compagnie pour 2 milles de l'embranchement de Chicoutimi jusqu'en eau profonde à Chicoutimi, ainsi que pour un autre parcours de 12 milles depuis le 52^e mille de cet embranchement jusqu'à la baie des Ha! Ha!, en tout \$44,800.

Rien n'a été payé pendant le dernier exercice. Le total des paiements le 30 juin 1895 se monte à \$1,002,999.50, couvrant la ligne-mère et l'embranchement Chicoutimi.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(N^{os} 164 et 304.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente, province de Québec, ou les environs. Contrat fût passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), remit en vigueur le solde de la subvention précédente, soit \$30,400.

Pendant l'exercice 1889-90 il a été payé \$65,600 sur cette subvention, pour une distance de 20½ milles, savoir: depuis Québec (côte est de la rivière Saint-Charles) jusqu'à Sainte-Anne. Durant le dernier exercice la balance des 30 milles subventionnés a été complété, et la somme de \$30,400 payée, faisant le total des paiements à \$96,000, le montant total de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(Voir n^o 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1885), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, longeant la rive gauche de la rivière Shuswap, jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de \$163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 février 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Le chemin est terminé.

Pendant l'exercice il a été payé à la compagnie une somme de \$300, portant le total des paiements à la date du 30 juin 1893 à la somme de \$163,200, montant total de la subvention.

Ce chemin a été loué au chemin de fer Canadien du Pacifique pour une période de 25 années, en vertu d'un marché ratifié par l'acte 54-55 Vic., ch. 72 (1891).

Compagnie du chemin de fer Norfolk-sud.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(Voir n° 365.)

Cette compagnie, constituée par le chapitre 130 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1892, a obtenu une charte fédérale par l'acte 58-59 Vic., ch. 64 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer d'un point près du port d'Yarmouth, N.-E., pour de là passer par les comtés d'Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et Halifax, jusqu'à un point dans ou près de la ville d'Halifax; aussi un embranchement jusqu'à Lockport et Caledonia.

Par l'acte des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), l'octroi d'une subvention en faveur de cette compagnie de \$3,200 par mille, mais restreinte à \$112,000, fut autorisé pour 35 milles de chemin d'Yarmouth en se dirigeant vers Shelburne et Lockeport.

Le 28 février 1895 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés, le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1^{er} août 1897. Les plans pour toute la distance ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 14 février 1895.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

(N^{os} 96, 176, 196, 265 et 319.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas \$38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 2 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le traité étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terrainé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de \$26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de 64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1^{er} août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de la ligne actuelle à Sainte-Catherine dans la direction de Hamilton.

L'acte 53 Vic., ch. 7 (1890), a accordé une subventions limitée à \$44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1889 et 1890, il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à $3\frac{1}{2}$ pour 100 de la somme, ne dépassant pas \$108,000, accordée pour les 30 milles en question; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), accorde à la compagnie, pour 30 milles de son chemin entre Sainte-Catherine et Hamilton, une subvention n'excédant pas une somme de \$108,800.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de \$11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara, ce qui forme un total de \$38,400. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 30 juin 1895.

Compagnie du Tunnel de Sainte-Claire.

(Voir Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(Voir nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer de Spring-Side, la colonie de la Stewiacke supérieure et la Muquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 1^{er} décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été amendé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement fut fixée au 1^{er} septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 5 (1889), a autorisé une subvention limitée à \$156,800 pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1^{er} septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 30 juin 1895 il n'avait encore rien été payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(Voir rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides"
par l'acte provincial 51-54 Vic., ch. 108.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmunston.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(Voir nos 182 et 269.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$54,400 en faveur de cette compagnie pour 4 milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Gananoque-Junction, sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1^{er} juillet 1890, et celle des treize milles le 1^{er} août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90 la somme de \$10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), il a été accordé à la place du reliquat, \$44,000, de la subvention qui précède des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Saut-Sainte-Marie, au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental et au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, travaux pour lesquels la limite est de \$30,000; au sud pour un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de \$14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec cette compagnie pour ces travaux, la date de l'achèvement desquels est fixé au 1^{er} août 1896.

Au cours du dernier exercice il n'a pas été fait de paiements. Le total des paiements au 30 juin 1895, est de \$24,000.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(Voir Rapport annuel de 1887-88.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer des Comtés-Unis.

(Voir nos 297 et 344).

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à \$102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à \$102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant l'exercice la compagnie a reçu une somme de \$42,728.15, ce qui porte les paiements au chiffre de \$131,701.15.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa*).

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(Voir Rapport annuel de 1891-92).

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" par l'acte 56 Vic., ch. 63.)

(Nom changé de nouveau en celui de "Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" par 57-58 Vic., ch. 69.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se ré-ument en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer Embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et lui abandonnant tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ses engagements elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débetures, etc., dont l'émission était limitée à \$4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de

\$500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des bébentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer ses travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1887, instruction de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte spécial 52 Vic., ch. 8 (1887), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de \$500,000 accordé par l'acte 50-51 Vic., ch. 25. Cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, et terminé. La compagnie a été mise en possession du chemin le 27 juillet 1891, afin qu'elle le mette en exploitation.

Le 17 janvier 1894, la compagnie a fait abandon complet au gouvernement de toutes les réclamations quelle pouvait avoir, et le 1^{er} février la compagnie a reçu titre de possession de cette partie du chemin.

Les dépenses totales faites par le gouvernement au 31 décembre 1894, étaient de \$619,225.80.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 69 (1894), a autorisé la vente du chemin par la Compagnie Yarmouth et Annapolis à la Compagnie Windsor et Annapolis, aux termes convenus entre les deux compagnies le 12 octobre 1893, et a autorisé également le changement des noms de ces compagnies en celui de "La Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic".

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.

(*Affirmé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.*)

(*Voir Rapport de 1890-91.*)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir nos 131, 203, 266, 281 et 335.*)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), (*voir nos 131, 203, 266, 281 et 335*) a autorisé une subvention de \$64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant à Woodstock vers Centreville.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889 pour la distance en question, la ligne devant partir de la station de Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1^{er} octobre 1890; subséquemment la date fut remise au 1^{er} octobre 1893.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1890 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1^{er} janvier 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4, (1894), a remis en vigueur les deux subventions accordées en 1887 et 1890, savoir, les \$86,200 destinées aux 26 milles de chemin de Woodstock à la frontière internationale.

L'arrêté du conseil du 24 juillet 1894 a reculé la date de l'achèvement des travaux du contrat jusqu'au 1^{er} août 1896.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1895.

Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

(Voir *Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest*.)

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le Parlement et accordées par le ministre de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux techniques ont été contrôlés par ce ministère, dont le certificat de l'ingénieur est requis avant que les compagnies intéressés puissent recevoir une partie quelconque de leurs subventions. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres". Annexe 10, page 232.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabasca.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de la compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada".)

Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

(Voir rapport annuel de 1892-93.)

(Voir aussi "Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest", dans le rapport de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

(Voir n° 19, subventions en terres.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du premier méridien, et allant à Deloraine, à environ 14 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., ch. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais elle a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1^{er} mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la Montagne de la Tortue. Un nouveau tracé a été approuvé par un arrêté du conseil le 3 octobre 1894.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 65, a remis en vigueur la charte de la compagnie.

L'acte des subventions en terres 57-58 Vic., ch. 5 (1894), a remis en vigueur la subvention accordée en 1890.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central.

(Voir n° 7, subventions en terres.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central (la ci-devant Compagnie du chemin de fer Souris et Montagnes-Rocheuses). Sous l'autorité d'un arrêté en conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10 centins par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fût terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées, ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886, en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'acte 51 Vic., ch. 85 (1888).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par l'acte 52 Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil, aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par plusieurs arrêtés du conseil successifs, le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé.

Le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a été rendu acceptant comme complétée la première section de 50 milles.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891, un délai a été accordé sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois ou après, comme suit : 100 milles à partir de l'extrémité des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 milles de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles étaient ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892 un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Par l'acte spécial 58-59 Vic., ch. 48 (1894), le temps pour l'achèvement de ce chemin de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses a été prolongé jusqu'au 22 mai 1902, pourvu qu'avant la fin de 1897 et chaque année subséquente, pas moins de 20 milles soient complétés.

Compagnie du chemin de fer du Lac-Seul.

(Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

(Voir nos 4 et 6, subventions en terres ; aussi n° 358, subventions en argent.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte provincial 43 Vic., ch. 35 (1880), sous le nom de Compagnie du chemin de fer Westburne et Nord-Ouest, puis, en 1882, elle fut constituée en vertu de l'autorité fédérale par l'acte 45 Vic., ch. 80. En 1883, son nom devint Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest. Plusieurs actes, dans le cours des années suivantes, définirent et étendirent les pouvoirs de la compagnie.

En 1893, cependant, ces actes furent tous révoqués et refondus en un seul acte, 56 Vic., chap. 52. Par cet acte, la compagnie a le pouvoir spécial de construire (a) un prolongement de la ligne-mère depuis le terminus à Yorkton jusqu'à Prince-Albert, ou les environs ; (b) un prolongement de l'embranchement de la Rivière-aux-Coquilles (*Shell River*) jusqu'à la frontière nord ou ouest de la province, ainsi que d'autres embranchements à partir de la ligne-mère. La compagnie devait construire pas moins de 20 milles par année, mais un acte subséquent, chap. 79, 1894, lui accorda neuf ans pour terminer les travaux autorisés, telles parties d'embranchement, n'excédant pas 20 milles par année, devant être construites chaque année, selon qu'il pourra être déterminé par le gouverneur en conseil.

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles, depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant les arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles, partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, à Russell, jusqu'ou le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, accorde à la compagnie, aux fins de prolonger de 100 milles sa ligne principale vers Prince-Albert, une subvention limitée, se montant à \$320,000, la compagnie de son côté faisant cession de sa subvention en terres au taux de 3,200 acres par mille.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, 223 milles.

Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(Voir n° 12, subventions en terres.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation a été donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houlères des ou près des townships n°s 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4^e méridien principal, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 juillet 1888, après qu'il eût été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1890.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus, et par l'acte spécial 57-58 Vic., ch. 80, la date pour la fin des travaux a été de nouveau reculée jusqu'au 1^{er} janvier 1898.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest
(Achetée par la Compagnie de houille et de chemin de fer d'Alberta.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.
(Ci-devant la Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de vapeur Qu'appelle, Lac-Long et Saskatchewan.

(Affirmé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir Rapport annuel de 1891.)

Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.

(Voir nos 14 et 26, subventions en terres.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim-Rouge, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4^me méridien principal, la route étant tracée; aussi, à partir d'un endroit situé à ou près de Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, jusqu'à un point de raccordement sur la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4^e méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 23 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du Parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4^e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'acte des subventions en terres, 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été annulée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4^e méridien, distance d'environ 55 milles.

Le 17 juin 1893, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction du chemin ainsi subventionné et qui devait être terminé pour le 1^{er} novembre 1894.

Un arrêté du conseil du 18 février 1894 recule la date de la fin des travaux au 1^{er} novembre 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Grand-Nord et Winnipeg, par l'acte 57-58 Vic., ch. 94, (1894).)

(Voir n^o 1, subventions en terres, et l'acte spécial 51-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorisation a été donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et le baie d'Hudson, 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En 1830, l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation la "Compagnie du chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson", avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et de le prolonger jusqu'à Port-Nelson et Churchill, ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de la ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte, un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie du chemin de fer et de transport de la Vallée de la Nelson, fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Vic., ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson, comme suit:—

	Acre.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée à 225 milles.....	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus, près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée à 425 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—la distance ne devant pas dépasser 250 milles (concession sujette à l'approbation du Parlement).....	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit:—50 milles de la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles chaque année subséquente jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne terminait pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdait son droit à une subvention pour son embranchement, qui, lui-même, devait être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit:

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan près de l'extrémité occidentale du lac des Cèdres, ou entre le lac des Cèdres et Grands-Rapides, distance d'environ 250

milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54 55 Vic., ch. 81, autorisation de passer contrat avec cette compagnie fut donnée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de \$80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Le 8 novembre 1893 un arrêté du conseil fut rendu prorogeant au 21 décembre 1896 le temps fixé pour l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 94 (1894), a changé le nom de la compagnie tel que mentionné plus haut, et, quant à l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan, la date en a été reculée jusqu'au 31 décembre 1896.

En novembre 1894, la compagnie a demandé au gouvernement du Dominion de modifier les conditions et l'espèce d'aide qu'elle devait recevoir, mais au 31 décembre la question n'avait pas encore été résolue.

Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(N^o 8. Subventions en terres.)

Par l'Acte 49 Vic., ch. 11 (1896), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2^e méridien, traversant Fort-Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1^{er} novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1^{er} janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1^{er} novembre 1887 la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle), l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'à Fort-Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près l'angle nord-ouest du lac Winnipegosis; la partie du chemin qui se trouvera entre

son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle devant être terminée pour le 1^{er} août 1889, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1^{er} août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55-56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle ont été prolongés jusqu'au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir a été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Par l'acte spécial de 1894, 57-58 Vic., ch. 96, le temps du parachèvement de la section du chemin de fer entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle fut prolongé jusqu'au 30 octobre 1896; le reste du chemin devant être complété sur le pied de 20 milles par année après cette date.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer et canaux étant président du comité des chemins de fer du Conseil privé, auquel l'acte des chemins de fer de 1888 et ses amendements imposent certaines attributions très importantes, il semble à propos de donner ici un aperçu des questions qui ont été soumises au comité dans le cours de l'année de calendrier de janvier à décembre 1895, ainsi que des décisions prises à leur égard. En voici l'énumération :—

Prolongement de l'Avenue des Cèdres, Pointe-Claire, en traversant les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique.—En délibéré.

Requête de certains contribuables de la ville de Saint-Jean, P.Q., demandant qu'on n'acquiesce pas à la demande de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, qui désire obtenir la permission de construire une voie d'évitement à partir de sa ligne-mère jusqu'au canal de Chambly.—Requête retirée—Cause déboutée.

Plainte du village d'Eganville relativement à la voie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, le long de la rue John dans ce village, demandant que la rue soit portée au même niveau.—Requête retirée—Cause renvoyée.

Croisement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo au-dessous du chemin de fer Grand-Tronc, à Cainsville.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc, à Cobourg, par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique.—Approuvé.

Requête de la ville de Berlin demandant de faire certaines améliorations au pont de voitures qui traverse le chemin de fer Grand-Tronc à l'Avenue Margaret.—Refusée.

Requête de la ville de Berlin demandant d'ouvrir la rue jusque de l'autre côté du chemin de fer Grand-Tronc.

Requête de la ville de Berlin au sujet de certains changements faits au pont qui traverse l'embranchement de Galt du Grand-Tronc à la rue Tuerk.—Changements approuvés.

Occupation par le chemin de fer Tillson Spur Line de certaines rues de la ville de Tilsonburg.—Approuvée.

Raccordement de la voie de service Tillson avec le Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Tilsonburg.—Approuvé.

Requête du comté et du township d'York demandant qu'un exposé de faits soit soumis à la cour suprême à l'égard du partage du prix de revient de certains travaux de protection du croisement des rues Dufferin et Bathurst par le chemin de fer Canadien du Pacifique dans la cité de Toronto.—Refusée.

Requête du conseil des arts et métiers de Toronto demandant l'émission d'un décret sous l'empire de l'acte 57-58 Vic., chap. 55, ordonnant l'adoption des moyens de protection en faveur des mécaniciens et autres personnes sur les chemins de fer électriques et autres. Les requérants ne comparaisant pas la cause a été renvoyée.

Occupation par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique de certaines rues dans la ville de Cobourg.—Approuvée.

Prolongement de la rue Stanley dans la ville de Richmond par de là la voie du Grand-Tronc.—En délibéré.

Plainte de MM. Chapman et C^{ie}, marchands de grain et commissionnaires, de Toronto, à l'égard de certaines surcharges sur du blé transporté du Nord-Ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause renvoyée, le comité n'ayant pas juridiction.

Croisement de la ligne du Grand-Tronc par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique à Campbellford. Pas approuvé—D'autres arrangements ordonnés.

Croisement au-dessous du Grand-Tronc par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, à Campbellford.—Approuvé.

Occupation par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique de certaines rues de la ville de Campbellford.—Approuvée.

Croisement par une voie aérienne du tramway à l'avenue Aberdeen, Hamilton et Dundas, dans la ville d'Hamilton, par le chemin Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.—Sujet à la production d'un arrangement entre les parties.

Croisement du chemin public de London à Hamilton, près de Brantford, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement du chemin public de Hamilton à Dundas au moyen d'une voie aérienne par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer de Kingston et Pembroke à Harrowsmith par le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Galt, Preston et Hespeler, à Hespeler.—Approuvé.

Requête du township de Wainfleet demandant qu'ordre soit donné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'agrandir un ponceau par lequel passe un drain sous sa voie.—Accordée.—Conditions en délibéré.

Requête du chemin de fer Ontario-Central demandant d'être relevé de l'objection de maintenir un gardien de nuit là où sa voie est croisée par le chemin de fer Grand-Tronc à Trenton, et à un point dans le township de Rawdon.—Refusée.

Requête de la ville de Toronto demandant l'autorisation d'élargir le tunnel de la rue Queen qui passe au-dessous de la voie du Grand-Tronc et du Pacifique dans la ville.—Cause pendante.

Voie de garage du Grand-Tronc dans le village de Dunnville.—Sanctionnée.

Traverse de certaines rues de la ville de Saint-Jean, P. Q., par le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.—Approuvée.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la ville de Toronto demandant l'approbation des plans, etc., d'un pont public élevé le long du côté est de la rue York dans la ville de Toronto. Plans, etc., généralement approuvés—Les plans en détail devront être soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de l'Etat.

Prolongement de la rue Ellis et de l'Avenue Eastwood, dans la ville de Niagara-Falls, au delà de la voie du chemin de fer Canada-Sud—Prolongement de l'avenue Eastwood, approuvé—Le prolongement de la rue Ellis n'est pas approuvé.

Embranchement du chemin de fer Canada-Sud, à partir d'un point près de la station de Welland jusqu'aux usines de la *Ontario Peat Fuel Co.*—Sanctionné.

Raccordement de l'embranchement du chemin de fer Canada-Sud avec les usines de la *Ontario Peat Fuel Co.*—Approuvé.

Croisement du chemin de fer dit Forks Road, ou de la réserve du chemin public entre les concessions 4, lot 8, et 5, lot 9, par l'embranchement du chemin de fer Canada-Sud qui va aux usines de la *Ontario Peat Fuel Co.*—Approuvé.

Plan et emplacement projetés du pont devant conduire l'embranchement du chemin de fer Canada-Sud aux usines de la *Ontario Peat Fuel Co.*, en traversant la rigole d'alimentation du canal Welland.—Approuvés.

Embranchement du chemin de fer Canada-Sud, du garage Ruscombe à Smith's Mill, township de Rochester, comté d'Essex.—Approuvé.

Plan et emplacement du pont du chemin de fer Canada-Atlantique sur la rivière Richelieu, à Lacolle.—Approuvés.

Croisement de l'embranchement des Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer le Grand-Nord.—Approuvé.

Plan et emplacement du pont du chemin de fer Grand-Nord sur la rivière Ottawa et le canal de Grenville, près d'Hawkesbury, Ont.—Approuvés.

Embranchement du chemin de fer Vallée de la Massawippi, à partir d'un point sur l'embranchement de Stanstead à Derby de ce chemin de fer jusqu'au village de Stanstead Plan.—Sanctionné.

Croisement aérien des rues Garth, Poulette, Locke, Pearl et Bay, dans la ville d'Hamilton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement de certains chemins publics du township de Brantford et Ancaster par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Occupation d'une partie de la rue Hunter, dans la ville d'Hamilton, y compris la construction d'un tunnel le long de la dite rue, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvée.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Croisement aérien du tramway d'Hamilton à Dundas, à la réserve du chemin entre la 3^e et la 4^e concession, township de Barton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Ontario-Central, par le chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, dans le township de Rawdon, Ont.—Approuvé.

Croisement par le chemin de fer d'Oshawa du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Whitby-Est, Ont.—Approuvé.

Croisement du tramway d'Hamilton à Dundas, à l'angle des rues McNab et Hunter, à Hamilton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc à l'est de l'Avenue Victoria, Hamilton-Sud, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement en dessous du tramway d'Hamilton, à la rue Locke, Hamilton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Croisement du tramway d'Hamilton à la rue James, ville d'Hamilton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvé.

Plan et emplacement du pont du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, sur la rivière Chippawa, à Welland.—Approuvés.

Croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le tramway de Montréal, à la rue Saint-Denis, Montréal.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le tramway de Montréal, à la rue Notre-Dame, Montréal.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, de la station de Saint-David aux carrières de Queenston.—Sanctionné, bien qu'une partie suive un tracé différent de celui qui a été antérieurement sanctionné.

Prolongement de la voie de garage du Grand-Tronc sur l'Esplanade, entre les rue Sherbourne et George, dans la ville de Toronto.—Approuvé.

Croisement du chemin de fer Grand-Tronc par les tramways de Berlin et de Waterloo, à certains points dans les villes de Berlin et de Waterloo.—Approuvé.

Plan et emplacement du pont du chemin du Grand-Nord sur la rivière Saint-Maurice.—Approuvés.

Croisement du Grand-Tronc à Tilsonburg par le chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.—Approuvé.

Raccordement du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique avec le chemin de fer Grand-Tronc à Tilsonburg.—Approuvé.

Raccordement du chemin de fer Grand-Nord avec l'embranchement des Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Approuvé.

Occupation de la rue Hunter, dans la ville d'Hamilton, de la rue Queen à la rue James, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvée.

Croisements de certaines rues de la ville d'Hamilton, entre les rues McNab et Sherman, inclusivement, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvés, sauf le croisement de la rue Hughson.

Croisement du chemin de la montagne de Stoney-Creek, à l'est du village de Stoney-Creek, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Croisement aérien approuvé.

Croisement temporaire du chemin de fer Canadien du Pacifique par le tramway de Montréal à la rue Saint-Denis, Montréal.—Autorisé.

Dénonciation du grand jury relativement à l'état dangereux des abords du croisement du chemin Fénelon par le chemin de fer Grand-Tronc, près de la ville de Lindsay.—En partie entendue.

Occupation par le chemin de fer d'Oshawa de certaines rues de la ville d'Oshawa.—Approuvée.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et de la ville de Toronto relativement aux détails des plans du pont de la rue York, dans la ville de Toronto. Renvoyée à l'ingénieur en chef de l'Etat pour en obtenir un rapport.—Enquête ajournée sur demande.

Changement d'emplacement du pont du chemin de fer de la Rive-Sud, sur la rivière Richelieu, à Sorel.—Approuvé.

Occupation des terres du chemin de fer électrique Hamilton, Grimsby et Beamsville, lots 3, 4, 5 et 6, de la 3^e concession, township de Barton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, avec pouvoir d'y construire sa ligne et d'enlever la voie du chemin de fer Hamilton, Grimsby et Beamsville.—Approuvé conformément à la convention conclue entre les parties et dont les conditions ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public.

Raccordement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo avec le chemin de fer Canada-Sud à Welland.—Approuvé.

Occupation des terres du chemin de fer électrique Hamilton, Grimsby et Beamsville, partie du lot 4 de la 3^e concession, township de Barton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvée conformément à la convention conclue entre les parties et dont les conditions ne sont pas préjudiciables à l'intérêt public.

Occupation des terres de la Compagnie du Grand-Tronc, partie du lot 12 de la 3^e concession, township de Barton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Approuvée conformément à la convention conclue entre les parties.

Croisements des chemins publics dans les townships de Thorold, Pelham, Gainsboro, Grimsby N. et S., Saltfleet et Barton, par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo. Approuvés avec certaines exceptions.

Plaintes du township de Saltfleet à l'égard de l'insuffisance du drain au-dessous de la voie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo dans ce township.—L'ingénieur en chef de l'Etat devra faire rapport, et il sera ordonné en conséquence.

Plainte renouvelée de M. Emile Dubé relativement aux taux exigés par le chemin de fer de Témiscouata.—Audition remise.

Embranchement du chemin de fer Nakusp et Slocan des Trois-Fourches à Sandon.—Sanctionné.

Croisement du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sur le lot 36 de la 1^e concession, township de Nepean, par le tramway électrique d'Ottawa.—Approuvé.

LÉGISLATION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER ET CANAUX, ADOPTÉE
PENDANT LA SESSION DU PARLEMENT.

58-59 VICTORIA (1895).

Sanctionnée le 28 juin et le 22 juillet 1895.

CHAP.

45. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.
46. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud.
47. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantique.
48. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest.
49. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer *International Radial*.
50. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Baie-James.
51. Acte concernant le chemin de fer Kingston et Pembroke.
52. Acte à l'effet de remettre en vigueur et modifier l'Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba.
53. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Langenburg et du Sud.
54. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Haliburton et Mattawa.
55. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-Est.
56. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Oshawa.
57. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.
58. Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa et Aylmer.
59. Acte concernant le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.
60. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Rouge.
61. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, et à l'effet de changer le nom de la compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer Niagara, Hamilton et Pacifique.
62. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.
63. Acte concernant la *Shore Line Railway Company*.
64. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud (à responsabilité limitée).
65. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata.
66. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.
67. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Trail-Creek à la Colombie.
68. Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Transcanadien.
69. Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis (à responsabilité limitée).
70. Acte concernant la Compagnie du pont de Buffalo et Fort-Erié.
71. Acte à l'effet de modifier l'acte constitutif de la Compagnie du tunnel du Canada-Michigan, et de changer le nom de la compagnie en celui de Compagnie de pont et de tunnel du Canada-Michigan.
72. Acte concernant la Compagnie du pont suspendu de Clifton.
73. Acte constituant en corporation la Compagnie du pont des Chênes.
74. Acte constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Saint-Jean.
75. Acte modifiant l'Acte constitutif de la Compagnie du canal à navires de Saint-Clair à Erié.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du Saint-Laurent ;
2. Le canal Welland ;
3. Le canal du Saut-Sainte-Marie ;
4. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
5. Ceux de la rivière des Outaouais ;
6. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
7. Ceux de la Trent ;
8. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

DÉPENSES TOTALES POUR LES CANAUX ET LEUR ENTRETIEN.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la construction et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada; elle comprend une période de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1895 :—

Canal Lachine.....	\$9,940,974 01
Canal Beauharnois.....	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction).....	1,739,969 48
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)...	3,786,298 59
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement).....	5,505,254 22
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent.	1,139,675 77
Lac Saint-Louis.....	4,753 14
Canal Murray.....	1,247,470 26
Canal Welland.....	23,707,675 74
Canal du Saut-Sainte-Marie.....	3,258,025 24
Canal Sainte-Anne.....	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville.....	4,025,638 55
Canal de la Culbute.....	379,494 46
Canal Rideau (y compris la division de Perth).....	4,560,285 60
Canal de la Trent.....	1,145,803 89
Ecluse Saint-Ours.....	121,537 65
Canal Chambly.....	637,206 76
Canal Saint-Pierre.....	647,300 43
Relevé du canal de la baie Verte.....	44,387 53
Total.....	\$64,689,569 68

On trouvera les détails de ce qui précède à l'annexe n° 2, p. 2 et suivantes.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

Les dépenses totales pour les divers canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1895 se répartissent comme suit:—

Construction, au compte du capital.....	\$2,452,273 65
Réfections, au compte du revenu.....	\$239,494 73
Réparations " "	172,600 21
Personnel et entretien (exploitation et perception).....	333,680 10
	745,775 04
	\$3,198,048 69

Le revenu total pour l'exercice a été de \$340,861.58, moins les remboursements, \$971.09, laissant un revenu réel de \$339,890.49; comparé au revenu total en 1893-94 de \$387,421.37, moins les remboursements, \$1,882.20, laissant un revenu réel de \$385,539.17. La diminution a été de \$45,648.68. Le système d'accorder des remises sur le transport en transit de grain et autres produits alimentaires fut interrompu au commencement de 1893, et le taux régulier fixé à dix centins la tonne par un arrêté du conseil du 13 février 1893. Les remises dont il est question plus haut se trouvent en détail à l'annexe 2, p. 19; elles se composaient de sommes versées en trop et de sommes payées pour le transport de matériaux destinés à des travaux de l'Etat.

La baisse dans les recettes gît en grande partie dans les péages du canal Welland, qui accuse une diminution de \$35,688.79, et dans ceux des canaux du Saint-Laurent, qui accusent une diminution de \$8,722.92.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et renouvellements, se monte à \$745,775.04 pour l'année; * les recettes nettes totales, y compris \$282,107.17 provenant des péages, se montent à \$339,890.49; le montant des dépenses dépasse de \$405,884.55 celui des recettes.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1895.

On en trouvera les détails à l'annexe n° 2, p. 16.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quaiage et d'emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.		Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
				\$ c.	\$ c.		
Welland.....	154,752 41		115 00	14 00	6,968 87	161,850 28	
Saint-Laurent.....	62,465 35	2,437 93	125 00	14,957 66	32,621 03	112,606 97	
Chambly.....	21,496 61		5 00		100 00	21,601 61	
Ottawa.....	33,828 19		12 00	8 65	36 00	33,884 84	
Rideau.....	5,833 70	69 02		310 00	829 00	7,041 72	
Saint-Pierre.....	2,072 42					2,072 42	
Murray.....	699 95					699 95	
Vallée de la Trent.....	958 54			93 25	52 00	1,103 79	
Total.....	282,107 17	2,506 95	257 00	15,383 56	40,606 90	340,861 58	
Remise de péages.....							971 09
							339,890 49

*Le relevé du comptable, p. 17, qui donne un total de \$506,280.31, ne comprend pas la somme de \$239,494.73 employée à faire des renouvellements qui ont été portés au chef "revenu".

Les détails relatifs au revenu des canaux et aux statistiques commerciales diverses pour la saison de navigation de l'année 1894 se trouvent dans l'annexe, "Statistique des canaux," annexe n° 15, p. 255.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1894 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 1,008,221 tonneaux de fret, dont 594,765 se composaient de produits agricoles, et 145,929 de produits forestiers, 758,783 tonneaux allant à l'est et 249,438 à l'ouest, et 989,534 tonneaux étaient du fret direct, dont 745,942 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal. De cette quantité les vaisseaux canadiens en ont transporté 263,526 et ceux des États-Unis 726,008. Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal et venant des ports des États-Unis en destination des ports des États-Unis, a été de 592,267 tonneaux, soit une diminution de 39,400 tonneaux sur l'année 1893. La quantité de grain transportée à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 273,651 tonneaux, soit une diminution de 228,155 tonneaux sur l'année précédente; sur cette quantité il en a été transbordé 23,030 tonneaux à Ogdensburg, contre 501,806 tonneaux transportés en 1893, et dont 71,445 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

On devra cependant remarquer que 1893 a été une année exceptionnelle pour le trafic du grain, et que la quantité qui a été transportée en 1894 dépasse celle transportée en 1892.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 886,778 tonneaux de fret, dont 494,778 pour l'est sans transbordement, et 43,204 pour l'ouest sans transbordement aussi. 355,148 tonneaux de produits agricoles et 348,025 de marchandises.

Deux petites cargaisons ont été directement transportées à Montréal.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 562,010 tonneaux, dont 543,747 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 277,608 tonneaux, dont 151,732 de produits forestiers.

Sur le canal Rideau 94,479 tonneaux, dont 64,633 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée est de 55,460 tonneaux, dont 6,269 de produits forestiers.

Sur le canal Murray 21,888 tonneaux, dont 8,360 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 36,271 tonneaux, dont 36,076 de produits forestiers.

Durant la saison un bateau à vapeur de Christiansand, Norvège, a transporté, par les canaux Saint-Laurent et Welland, une cargaison de poisson de 509 tonneaux pour Chicago; il est reparti avec un chargement de farine et de blé.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du détroit de Belle-Ile, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. Par suite du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux lieux, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que des travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds, à eau basse, sur une distance de 168 milles à partir de Montréal jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur *minima* de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

Avant le commencement des travaux du creusage du nouveau chenal, il n'y avait que les vaisseaux de 350 tonneaux qui pouvaient atteindre Montréal, et, en 1853, il n'y eut que trois petits steamers transatlantiques qui vinrent dans ce port.

Durant la campagne de 1894, sur 5,400 arrivages, 734 étaient des steamers transatlantiques, représentant un tonnage total de 1,077,876 tonneaux; certains de ces steamers étaient des vaisseaux de plus de 5,000 tonneaux. Le mouvement donné ainsi au commerce a eu pour résultat de faire exécuter de grandes améliorations dans le port de Montréal, grâce auxquelles les moyens de logement seront beaucoup plus considérables. La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mise à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui rachètent les divers rapides par lesquels le chenal en amont est obstrué et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 71 milles; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 551 pieds; et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 54.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Le canal américain a un peu plus d'un mille de long, avec une largeur de 100 pieds au fond et une écluse dont les dimensions sont comme suit:—Longueur, 515 pieds; largeur, 80; ouvertures des portes, 60 pieds, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

* Le public en général réalise si peu les proportions énormes du trafic de plus en plus considérable sur les grands lacs qu'on a cru bon, comme par le passé, de préparer et de joindre à ce rapport, à titre de note, un résumé des divers états officiels qui indique la somme de trafic à ce port ainsi que les grandes lignes de travaux de la nouvelle écluse que l'on est à construire du côté américain.

La source ordinaire des renseignements officiels a été jusqu'ici le rapport annuel du chef des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, mais le dernier ne s'applique qu'à 1892-93 et à la navigation de 1893, dont on a donné un résumé l'année dernière.

Toutefois comme il existe maintenant un système régulier d'échange de renseignements commerciaux entre les fonctionnaires des deux canaux, on se trouve en mesure de donner des rapports de commerce qui embrassent une date très rapprochée, soit la *Cloture de la navigation de 1895*. Le premier état donne le trafic total à ce lieu, et le second le trafic par le canal canadien.

ETAT comparatif du mouvement du fret et des passagers en destination et venant du lac Supérieur, durant 1895.

Articles.	Désignation.	Campagne.		Augmenta- tion.	Pour cent.	Diminu- tion.	Pour cent.
		1894.	1895.				
Vaisseaux ("A").....	Nombre.....	14,491	17,956	3,465	24	.....	.....
Passage des écluses.....	do.....	6,431	7,734	1,303	20	.....	.....
Tonnage, enregistré.....	Tonneaux nets	13,110,366	16,696,781	3,696,415	28	.....	.....
Tonnage, fret.....	do.....	13,195,860	15,062,580	1,866,720	14	.....	.....
Passagers.....	Nombre.....	27,236	31,656	4,420	16	.....	.....
Houille, anthracite.....	Tonneaux nets	532,870	440,477	.....	.....	92,393	17
Houille, bitumineuse.....	do.....	2,264,314	2,133,885	.....	.....	130,499	06
Farine.....	Barils.....	8,965,773	8,902,302	.....	.....	63,471	01
Blé.....	Boisceaux.....	34,869,483	46,218,250	11,348,767	33	.....	.....
Grain (autre que le blé) ("C").....	do.....	1,545,008	8,328,694	6,783,686	.....	.....	.....
Fer fabriqué et en gueuse	Tonneaux nets	60,659	100,337	39,678	65	.....	.....
Sel.....	Barils.....	237,461	269,919	32,458	14	.....	.....
Cuivre.....	Tonneaux nets	99,573	107,452	7,879	08	.....	.....
Minerai de fer.....	do.....	6,548,876	8,062,209	1,513,333	23	.....	.....
Bois.....	M. pds. M. P.	722,788	740,700	17,912	02	.....	.....
Minerai d'argent.....	Tonneaux nets	412	100	.....	.....	312	14
Pierre à construction.....	do.....	21,417	23,876	2,459	11	.....	.....
Fret non classé ("B")..	do.....	431,185	463,308	12,123	03	.....	.....

—Note.

"A" Steamers..... 12,495
Voiliers..... 4,790
Non enregistrés..... 671

"B" Compris à l'article du
"fret non classé" sont
2,250 tonneaux de laine
et 397 de peaux vertes.

Total..... 17,956

Le canal a été ouvert en 1894 durant 234 jours.

Le canal a été ouvert en 1895 durant 231 jours.

"C" L'article "grain (autre que le blé)" du rapport de cette année, comprend le grain en destination de l'Est qui par le passé était inclus sous le titre de "fret non classé"; en conséquence on n'en donne pas les proportions

"D" La comparaison qui précède comprend le commerce qui s'est fait par le canal canadien, qui a été ouvert le 9 septembre et fermé le 6 décembre 1895, terminant une campagne de 87 jours.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ce qui suit indique les grandes lignes des travaux accomplis et ceux que l'on a projeté pour mettre à effet un système d'agrandissement des canaux le long du parcours de la navigation non interrompue depuis la limite des eaux de marée et le lac Supérieur.

Ce projet d'agrandissement général comprend des écluses des dimensions suivantes : longueur, 270 pieds, de porte à porte ; largeur, 45 pieds ; profondeur de l'eau navigable, 14 pieds sur les seuils. L'écluse du Saut-Sainte-Marie a 900 pieds de longueur, sur une largeur de 60 pieds, et une profondeur d'eau qui correspond à plus que les 21 pieds dans la nouvelle écluse américaine.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur. Les travaux sont en voie de d'exécution.

ÉTAT du trafic par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie pour la navigation de 1895, soit à compter de l'ouverture, le 6 septembre, jusqu'à la fermeture, le 6 décembre 1895.

EN DESTINATION DE L'EST.

Minerais de cuivre, tonneaux nets.....	305
“ de fer “.....	214,290
Autre fer, “.....	1,102
Pierre, chaux, etc., “.....	3,116
Blé, boisseaux.....	4,518,075
Autres grains, boisseaux.....	707,340
Farine, barils.....	165,366
Bois de sciage, pieds, mesure de planche.....	11,762,144
Fret non classé, tonneaux nets.....	5,574
Passagers, nombre.....	1,130

EN DESTINATION DE L'OUEST.

Houille, bitumeuse, tonneaux nets.....	122,763
“ anthracite, “.....	24,910
Fer fabriqué, tonneaux nets.....	1,074
Sel, barils.....	7,994
Pétrole, barils.....	35,320
Fret non classé, tonneaux nets.....	21,686
Passagers, nombre.....	1,196
Fret pour l'est, tonneaux nets.....	415,432
“ l'ouest “.....	180,405

Fret total en tonneaux..... 595,837

Total des passagers.....	2,326
“ du tonnage enregistré.....	749,626
“ des vaisseaux qui ont passé.....	1,191

La nouvelle écluse en cours de construction occupe l'emplacement des deux vieilles écluses, construites en 1855, l'intention étant d'arriver à une profondeur de navigation de 20 pieds, et on est à creuser le canal actuel en conséquence pour lui donner une profondeur correspondante. Les dimensions de cette nouvelle écluse seront : 800 pieds de long entre les portes, 100 pieds de large sur toute la longueur, 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et du creusement du canal est calculé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886 le Congrès a voté un premier crédit de \$250,000. La dépense totale, jusqu'au 30 juin 1893, a été de \$1,442,567.80. Le montant déterminé pour être dépensé avec profit dans le cours de l'année expirée le 30 juin 1895, est de \$300,000. Pas d'autre renseignement.

On a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom de chenal du lac au Foin (*Hay Lake*), en aval des chutes, dans les eaux américaines, qui ne pouvaient antérieurement livrer passage qu'à des vaisseaux ne tirant pas plus de six pieds d'eau. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur navigable. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de l'île au Sucre) situé à environ 2½ milles en aval du chenal, passera dans le lac au Foin, et par la voie de la Neebish du milieu (*Middle Neebish*) se raccordera au chenal actuel, au pied de l'île au Sucre, ce qui gagnera une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27), et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à \$2,659,115 le coût probable de cette entreprise.

Pendant l'exercice terminé au 30 juin 1893, il a été dépensé \$345,357.34, soit une somme totale de \$1,455,163.43. Il est déclaré que pour l'exercice qui se terminera au 30 juin 1895 une somme de \$150,000 pourra être dépensée avec avantage. Il n'y a pas d'autres renseignements récents.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds. Le creusage d'un chenal de 300 pieds de long et large de 16 sur une distance de 4 milles est à se faire.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François il y a dans le fleuve une montée d'environ 83 pieds qui est rachetée par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges), ayant de plus grandes proportions, est en voie de construction sur la rive nord. Il aura environ 14 milles de long.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obstacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement près de l'extrémité ouest ou supérieure, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux sont presque terminés.

Canal de la Pointe-Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe-Farran, sauf les études hydrographiques nécessaires, et la préparation des plans.

Canal du Rapide-Plat.—Au Rapide-Plat les travaux qu'il reste à faire sont presque terminés.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Ce canal a $7\frac{3}{4}$ milles de long et rachète les rapides Iroquois, Cardinal et Galops. Les Iroquois et Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse, maintenant terminée, permet de passer dans la rivière. Ces travaux sont presque terminés.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le "Rocher Plat", et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement, mais à part les relevés préliminaires et la préparation des plans, rien n'a été fait encore.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Saut-Sainte-Marie.—Ce canal est maintenant ouvert au commerce. Les abords sont creusés à 17 pieds à l'extrême eau basse, au lieu d'une profondeur de 20 pieds, pour laquelle l'écluse et le canal ont été construits.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau } à 2 écluses.	16 "	18 "
	sur les seuils.. } à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf...		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluse, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et rachète les rapides Saint-Louis, première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Île.

Le plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

On a fermé le canal le 30 novembre 1894, pour le rouvrir le 30 avril 1895.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Le rapport de l'ingénieur surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexes, pp. 52, 56 et 134.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$189,944 36
Renouvellements, imputables au revenu..	25,842 00
Réparations.....	25,891 45
Personnel et entretien.....	56,337 44

Total	\$272,173 25

CANAL BEAUHARNOIS.

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

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 $\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 30 décembre 1894, et rouvert le 1^{er} mai 1895.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera les détails des réparations aux annexes, pp. 56 et 136.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	27,982 93
Réparations.....	12,299 49
Personnel.....	20,428 59
	<hr/>
	\$ 60,711 01
	<hr/> <hr/>

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{2}$ milles.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses (cinq).....	270 pieds x 45 pieds.
Chute totales des écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 “
Largeur du canal au fond (excepté à 3 ponceaux) * 100 “	
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 “

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32 $\frac{3}{4}$ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage.

Le canal Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Saut.

Le canal a été fermé le 8 décembre 1894, et rouvert le 29 avril 1895.

Le bris d'une des portes d'écluse par un vapeur qui passait a nécessité un retard de 4 jours durant la navigation.

Les détails concernant les réparations et les opérations se trouvent aux annexes pages 53, 59 et 155.

* NOTE.—Bien que la largeur de fonds soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer que cette largeur est celle du fond du vieux canal, où ne devait passer que des navires de 9 pieds de tirant.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. Les trois écluses qui restaient sont terminées.

Le creusement et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Comme il avait été décidé d'adopter le chenal nord du fleuve Saint-Laurent entre l'île de Sheik et la terre ferme comme une partie du canal, l'agrandissement du canal qui existait fut abandonné. La construction des barrages nécessaires à travers le chenal a été donnée à l'entreprise le 19 juin 1893, et elle est maintenant pratiquement terminée.

On estime le coût de l'élargissement de ce canal à \$4,000,000, dont on avait payé, le 1^{er} octobre 1895, \$3,522,571.

Les travaux de l'exercice sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (Voir 6, p. 109.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$450,689 65
Renouvellements, imputables au revenu.....	21,497 74
Réparations	13,053 55
Personnel et entretien.....	15,414 56
	<hr/>
Total.....	\$500,655 31
	<hr/> <hr/>

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1894 et rouverts le 23 avril 1895.

Il n'est pas arrivé d'accident sérieux, et on rapporte que la navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante.

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$347,357 23
Renouvellements, imputables au revenu... ..	13,720 36
Réparations.....	7,371 37
Personnel et entretien.....	9,675 09
	<hr/>
Total.....	\$378,124 05
	<hr/> <hr/>

Pour les détails, voir les annexes, pp. 60, 61, 156 et 162.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas commencé l'agrandissement de ce canal, mais on a fait des relevés hydrographiques et préparé des plans. (Voir les annexes, pp. 53 et 162.)

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10 $\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement de ce canal consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888 et est en opération ; les autres travaux qui s'y rapportent sont aussi finis. On a adjugé, dans le cours du mois de janvier 1891, l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. L'estimation du coût de l'agrandissement est de \$1,600,000, dont \$1,298,789 étaient payés au 1^{er} octobre 1895. (Voir annexes, pp. 53, 156 et 162).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7 $\frac{1}{2}$ milles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimension des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	15 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 “
Largeur du canal au fond	50 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 “

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4 $\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en novembre 1888. Les deux écluses sont terminées, et l'eau y a été introduite en octobre 1894. Les autres travaux sont en cours. L'estimation du coût de l'agrandissement est de \$1,600,000, sur laquelle somme, au 1^{er} octobre 1895, il avait été payé une somme de \$1,302,424.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de monter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les relevés hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

En 1880, on a commencé à creuser un nouveau chenal à travers certains hauts-fonds des rapides des Galops, et en 1888 on a fait rapport qu'il était terminé. Le chenal, ainsi amélioré, a environ 3,330 pieds de long sur 200 pieds de large. L'intention du département était d'offrir un passage sûr lorsque l'eau est à un bas niveau dans le fleuve (9 pieds sur les seuils d'écluse à l'entrée d'amont de l'ancien canal des Galops) pour les navires tirant 14 pieds d'eau. On a jugé nécessaire d'allouer une marge nette de 3 pieds sous la quille d'un navire de ce tirant, la profondeur devant être, par conséquent, de 17 pieds d'eau. L'ingénieur-surintendant était d'avis que ces travaux pourraient être terminés en 1888, et il a fait un rapport qui établit qu'il ne s'était pas trompé.

Toutefois, après de nouvelles études, on a constaté qu'en certains endroits il y a moins de 17 pieds de profondeur; en conséquence un relevé hydrographique des plus précis a été fait, avec un navire spécialement adapté à ces travaux, sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du port de Montréal, à titre d'expert indépendant. Le rapport de M. Kennedy établit qu'il existe dans le chenal des obstacles qui, en certains endroits, rendent la profondeur navigable considérablement moindre que celle qu'exigent les navires tirant 14 pieds d'eau.

En vertu d'un jugement de la cour d'échiquier rendu en leur faveur, le ministère a soldé les demandes des entrepreneurs.

De gros propulseurs et d'autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau ont passé par le nouveau chenal; mais ce dernier ne peut être regardé comme sûr, après les résultats obtenus par M. Kennedy. Les bouées servant à indiquer le chenal n'ont pas été mises en place à la dernière saison, et le chenal n'a pas été utilisé.

Pour compléter parfaitement le projet il faudra faire quelques travaux de moindre importance pour détourner certains courants contraires dont il faudra reconnaître l'action au moyen d'expériences après le creusement du chenal.

Dans le cours de la saison de 1892, on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle "le chenal du nord", à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrirait un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (Voir annexes, pp. 54, 53 et 164.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5 $\frac{1}{2}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac.....	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de 4 $\frac{1}{2}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de 9 $\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'à Port-Dallousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au fond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12 $\frac{1}{2}$ pieds.

L'entrée du havre de la Presqu'île par le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 15 pieds aux eaux basses.

Le canal a été fermé à la navigation le 5 décembre 1894, et livré de nouveau à la navigation le 19 avril 1895.

La navigation de ce canal a été maintenue sans interruption. Il est passé 673 vaisseaux. (Voir annexes, pp. 59 et 157.)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	\$5,063 49
Personnel et entretien	5,354 97
Total.....	<u>\$10,418 46</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27 $\frac{1}{2}$ milles.	26 $\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)	26	2
Nombre d'écluses {	1	25
	1 (de prise d'eau)	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pds x 45 pds.
Chute totale des écluses	326 $\frac{3}{4}$ pds.	326 $\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10 $\frac{1}{4}$ "	14 "

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..... 2,622 pieds.

“ Du canal Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc..... 300 “

“ De la tranchée de Chip-pawa à la rivière Niagara..... 1,020 “

Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson..... 2

Dimension des écluses..... 150 x 26 $\frac{1}{2}$ pieds.

Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland..... 10 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils..... 9 “ 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal..... 21 milles.

Nombre d'écluses..... 2

Dimension des écluses..... { 1 de 150 x 25 $\frac{1}{2}$ pieds,
1 de 200 x 45 “

Chute des écluses..... 7 à 8 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils..... 9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..... 1 $\frac{3}{4}$ mille.

Nombre d'écluses..... 1

Dimensions de l'écluse..... 185 x 45 pieds.

Chute totale de l'écluse..... 7 $\frac{1}{2}$ pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils..... 11

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11 $\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 16 décembre 1894 et rouvert le 20 avril 1895.

Le 9 mai 1895 un retard de 4 $\frac{1}{2}$ jours a été causé par le fait qu'un vapeur a emporté des portes d'écluse.

A l'ouverture de la navigation, en 1894, on a diminué considérablement le personnel, et l'administration a été placée sur un bon pied d'efficacité. L'ingénieur en chef dit que l'exploitation du canal s'est faite d'une façon satisfaisante malgré la diminution du personnel.

On trouvera, page 177 des tableaux indiquant le plus haut et le plus bas niveau de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pour chaque mois du dernier exercice.

On trouvera dans les annexes des détails des réparations exécutées. (Voir annexes, p. 60 et p. 166.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	\$ 3,809 35
Renouvellements, imputables au revenu.....	24,245 02
Réparations.....	48,270 94
Personnel et entretien.....	90,438 38
	<hr/>
Total.....	\$166,763 38

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Saut-Sainte-Marie, jusqu'à une courte distance du canal du Saut-Sainte-Marie. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 390 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre l'extrémité des jetées	
à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	20 pieds 3 pouces.
Chute totale.....	18 pieds.
Largeur du canal au fond.....	141 pieds 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 pieds.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur par le territoire canadien.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,500 pieds. En sus, des approches ont été creusées aux deux entrées. La longueur totale de ce canal et de ses approches est d'environ 18,100 pieds.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été passés comme suit : Pour l'entrée d'aval, le 30 janvier 1889 ; pour l'entrée d'amont, le 26 mars 1889 ; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de $16\frac{1}{2}$ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée. Le prisme du canal devait être à 18 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière en amont de l'île Sainte-Marie.

Cependant, des personnes intéressées à la navigation de ce canal ont représenté que ces dimensions devraient être augmentées, et sous l'empire d'arrêtés du conseil rendus le 21 mai et le 3 juin 1891, un nouveau contrat fut passé le 19 juin 1891 avec les entrepreneurs, MM. Hugh Ryan et C^o, aux termes duquel les dimensions suivantes furent décidées :—Longueur de la chambre d'écluse 650 pieds, largeur 100 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 19 pieds ; le temps fixé pour terminer ces travaux fut prorogé du 10 mai 1892 au 10 mai 1893.

Toutefois, au cours de la session de 1891, un débat eut lieu au parlement sur l'à-propos de faire l'entrée de l'écluse en ligne droite avec les murs de la chambre, et le 24 décembre 1891 et le 1^{er} avril 1892, des arrêtés du conseil furent rendus autorisant de nouveaux changements dans ce sens. Un second contrat supplémentaire fut passé avec les entrepreneurs le 5 avril 1892, et aux termes de ce contrat les dimensions de l'écluse devaient être comme suit :—Longueur de la chambre 900 pieds, largeur 60 pieds d'un bout à l'autre, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces d'eau sur les seuils à l'extrême bas niveau connu de la rivière en aval de l'écluse ; le temps accordé pour terminer ces travaux fut fixé au 31 décembre 1894.

Subséquentement, il devint à désirer que les travaux fussent terminés plus tôt, et sous l'empire d'un arrêté du conseil rendu le 20 octobre 1892, un nouveau contrat fut passé avec les entrepreneurs, le 8 novembre 1892, pour l'exécution, avant le 1^{er} juillet 1894, de tous les travaux qui leur avaient été donnés à l'entreprise, y compris le creusement du prisme du canal à une plus grande profondeur de 4 pieds, faisant 22 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs, de 320 pieds de long, et deux du type du canal Welland de 255 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, par les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

L'écluse et le prisme du canal ont été terminés et prêts au trafic vers la fin de juin 1895, mais ce ne fut que le 9 septembre que les chenaux des abords ont été assez nettoyés pour permettre au commerce général d'y passer. Dans tous les cas le canal

fut ouvert à cette date et il le resta sans interruption jusqu'au 6 décembre, bien qu'il existe encore dans les abords des obstacles que l'on croit être des cailloux, à une profondeur de 17 pieds. Ceci n'empêche pas toutefois les plus gros vaisseaux des lacs de se servir du canal en toute liberté, attendu que le commerce est à la merci de la profondeur de la rivière en aval, dont la limite navigable est actuellement régie par certains hauts-fonds, dans le chenal américain, et au Sailor's Encampment, ce qui porte la profondeur à 16 pieds au niveau d'eau moyen. On est à enlever ces hauts-fonds.

Les dépenses faites au compte de ce canal durant le dernier exercice se sont élevées à \$466,151.50, ce qui portait, au 30 juin 1895, le total des dépenses à \$3,258,025.24.

On trouvera aux annexes les détails de ces travaux. (Voir annexes, pages 49* et 129.)

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245 $\frac{1}{2}$ milles.

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

L'écluse Sainte-Anne; } Le canal Carillon; } do Grenville; } do Rideau. }	Canaux de l'Ottawa.
--	---------------------

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	23 $\frac{1}{2}$
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	$\frac{1}{8}$	23 $\frac{5}{8}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon.....	27	50 $\frac{5}{8}$
Canal Carillon.....	3 $\frac{3}{4}$	51 $\frac{1}{2}$
Du canal Carillon au canal Grenville.....	6 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{3}{4}$
Canal Grenville.....	6	63 $\frac{3}{4}$
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau.....	56	119 $\frac{3}{4}$
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{4}$	245 $\frac{5}{8}$

*La somme portée à la page 49 comme total versé au 30 juin 1895, devrait être de \$3,258,025.24, comme ci-haut.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	6 “	9 “

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

Fermée le 25 novembre 1894, cette écluse était rouverte le 27 avril 1895.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexes, pp. 57 et 138.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$ Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	3,694 33
Réparations.....	3,025 91
Personnel et entretien.....	2,508 14
Total.....	<u>\$9,228 38</u>

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 “

Ce canal rachète les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1894, ce canal était rouvert le 29 avril 1895.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont. (Voir annexes, pp. 58 et 138.)

A partir de la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville il y a un espace navigable de 5 $\frac{1}{2}$ milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il y a une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, entre des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en aval de la Culbute.

Les bénéfices que l'on attendait pour le commerce de la construction de ces ouvrages n'ont pas encore été réalisés, attendu qu'il n'y a pas de commerce. On a en conséquence obtenu l'autorisation d'abandonner ce canal et d'enlever les barrages. C'est ce qui a été fait à la clôture de la navigation en 1894. Le barrage du Grand-Calumet a été en partie enlevé.

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable sur le capital.....	Rien
Renouvellements, imputables sur le revenu.....	\$1,675 26
Réparations.....	434 28
Personnel et entretien.....	436 05
Total	\$2,345 59

(Voir annexes, pp. 58 et 138.)

CANAL RIDEAU.

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

Longueur navigable.....		126 $\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.....	{	35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux, 446 $\frac{1}{4}$ pds.	{	282 $\frac{1}{2}$ d'ascension et 164 de chute. } durant les hautes eaux.
Dimension des écluses		134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal....		4 $\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal au fond.....	{	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	}	80 " dans la terre.

Canal de Perth.

Longueur du canal.....		6 milles.
Nombre d'écluses.....		2 "
Dimensions des écluses.....		134 pieds x 32 pieds.
Chute totale.....		26 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....		5 " 6 pouces.
Longueur du barrage.....		200 "
Largeur du canal au fond.....		40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{	40 " dans le roc. 64 " dans l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	43 $\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 "

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1894, et rouvert le 29 avril 1895. (Voir annexes, pages 58 et 138.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, Carillon et Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$ Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	5,963 76
Réparations.....	12,303 25
Personnel et entretien.....	15,453 21
Total.....	<u>\$33,720 22</u>

On trouvera aux annexes, pp. 58 et 138, des tableaux indiquant la hauteur de l'eau dans les canaux ci-dessus pendant le dernier exercice.

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET BARRAGES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	18 à 20 "
Profondeur de l'eau sur les seuils.....	5 "
Longueur collective des barrages.....	625 "

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides :

De la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute et de L'Islet, sur le chenal nord de l'Ottawa.

Ce sont deux écluses et trois barrages contigus en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessus sont indiqués les sources d'alimentation :

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataragoui.—Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas :

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kings, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux du lac Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 26 novembre 1894, et à Kingston-Mills le 19. Elle a recommencé à Ottawa le 28 avril et à Kingston-Mills le 30 avril 1895.

La navigation sur le bras de Perth a été interrompue durant 21 jours à cause des avaries qu'un vapeur en route a causées aux portes d'écluse.

L'extrême eau basse a rendu la navigation difficile à certaines époques de l'été.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et autres travaux exécutés. (Pages 59 et 150).

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	\$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	31,559 48
Réparations.....	19,897 32
Personnel et entretien.....	33,827 08
	<hr/>
Total.....	<u>\$85,283 88</u>

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu usqu'au lac Champlain. La longueur depuis Sorel jusqu'à la frontière est de 81 milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York:—

Section de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	1/8	mille.
Nombre d'écluses.....	1	
Dimensions de l'écluse.....	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	5	“
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7	“ à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est....	300	“
“ “ “ ouest.	690	“

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 26 novembre 1894 et rouverte le 15 avril 1895.

La navigation n'a pas subi de retards. (*Voir annexes, pp. 57 et 139.*)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$ Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	3,694 33
Réparations.....	3,025 91
Personnel et entretien.....	2,508 14

Total..... \$9,228 38

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.	
Nombre d'écluses.....	9	
Dimensions des écluses :—		
Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122 pieds	} De 22½ à 24 pieds de large.
“ d'ascension 2.....	124 “	
“ “ 3, 4, 5, 6.	118 “	
“ “ 7, 8, 9, écluses accolées.	125 “	
Ascension totale par les écluses	84 “	
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 “	
Largeur du canal au fond	36 “	
“ “ à la surface de l'eau.....	60 “	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal a racheté les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1894 et rouvert le 1^{er} mai 1895.

La navigation a été interrompue pendant 14 heures à cause d'une porte d'écluse qui a cédé.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice. (Voir annexes, pp. 57 et 139).

Les dépenses faites sur le canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....		6,147 63
Réparations.....		11,779 12
Personnel et entretien		19,325 49
		<hr/>
Total	\$	37,252 23
		<hr/> <hr/>

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Le mot canal de la Trent s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne retirée de navigation et qui, actuellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local. Grâce à des travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de par-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

tage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton; partant du lac Balsam, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing..	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.	61	
	132¼	32¾
 Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac Balsam.....		 165
 De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du Scugog.....		27½

Les constructions par lesquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur passe par les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*).

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, $15\frac{3}{4}$ milles des rapides Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'au chutes Fénélon.

Aux chutes Fénélon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses, avec leurs dimensions.

1 écluse à Rosedale, (entretenu par le gouvernement d'Ontario).....100' x 30'
x 4' 6" à 6' 6" profondeur d'eau sur le seuil.

2 écluses à Fénélon..... 134' x 33' x 5' 0" à 7' 6" profondeur d'eau sur le seuil.

1	do	Lindsay.....	do	5' 0" à 7' 0"	do	do
1	do	Bobcaygeon..	do	5' 8" à 7' 6"	do	do
1	do	Buckhorn.....	do	' 0" à 9' 0"	do	do
1	do	Lovesick.....	do	5' 0" à 9' 4"	do	do
2	do	Burleigh.....	do	2' 4" à 7' 0"	do	do
1	do	Pointe de Young (ouvrage du gouvernement provincial), 134' x 33' x 5' 0" à 14' 0" profondeur d'eau sur le seuil.				
1	do	Peterborough.134' x 33' x 5' 0" à 10' 0" profondeur d'eau sur le seuil.				
1	do	Hastings.....	do	7' 0" à 10' 6"	do	do
1	do	Chisholms.....	do	5' 0" à 8' 6"	do	do

13

NOUVEAUX TRAVAUX.

Sur les $9\frac{1}{2}$ milles entre Lakefield et Peterborough, la première section de 6 milles est donnée à l'entreprise et est en voie d'exécution. Le reste est relevé et les plans sont prêts.

Sur la division entre le lac Balsam et le lac Simcoe, la première section de $5\frac{1}{2}$ milles est en voie d'exécution à l'entreprise. On est à faire les relevés des plans des $13\frac{1}{2}$ milles qui restent. Un détail particulier des ouvrages de cette division sera une écluse d'ascension par force hydraulique de 50 pieds.

Sur le bief du centre la navigation s'est fermée le 22 novembre 1894 et s'est rouverte le 26 avril 1895; sur le bief d'aval elle s'est fermée le 24 novembre 1894 et rouverte le 21 août 1895.

La navigation n'a pas subi d'interruption.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites,— (pp. 58 et 145.)

Les dépenses faites sur ce réseau de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$53,907 70
Renouvellements, imputables au revenu.....	21,143 41
Réparations.. .. .	3,374 49
Personnel et entretien.....	4,184 18
Total.....	<u>\$82,609 78</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON,

Longueur du canal.....	..... Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau.....	25 pieds.
Une écluse de marée.....	..... (4 paires de portes.)
Dimensions	48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal.....	19 pieds.
Montant et baissant maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre.....	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur le côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'Océan Atlantique.

Navigation fermée le 15 décembre 1894, et depuis cette date le canal est resté fermé pour l'exécution d'importantes réparations.

La description des réparations et améliorations se trouvent dans les annexes. (pages 61 et 180).

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	\$ 868 44
Renouvellements, imputables au revenu.....	26,222 46
Réparations.....	353 55
Personnel et entretien.....	2,499 81
Total.....	<u><u>\$29,944 26</u></u>

CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur le côté sud. Il suit une ligne qui s'étend, en amont, de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ pieds. Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf. Les dimensions des écluses seront celles du réseau agrandi, c'est-à-dire : longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds. Le coût estimatif des travaux est de \$4,750,000. On a donné à l'entreprise les travaux de construction du canal lui-même, du pont et de la maçonnerie de l'écluse, et les travaux sont en voie d'exécution. L'ingénieur en chef dit qu'il faudra au moins trois années pour terminer le canal.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport de l'ingénieur en chef et dans celui de l'ingénieur surintendant. (*Voir annexes, pages 49 et 130.*)

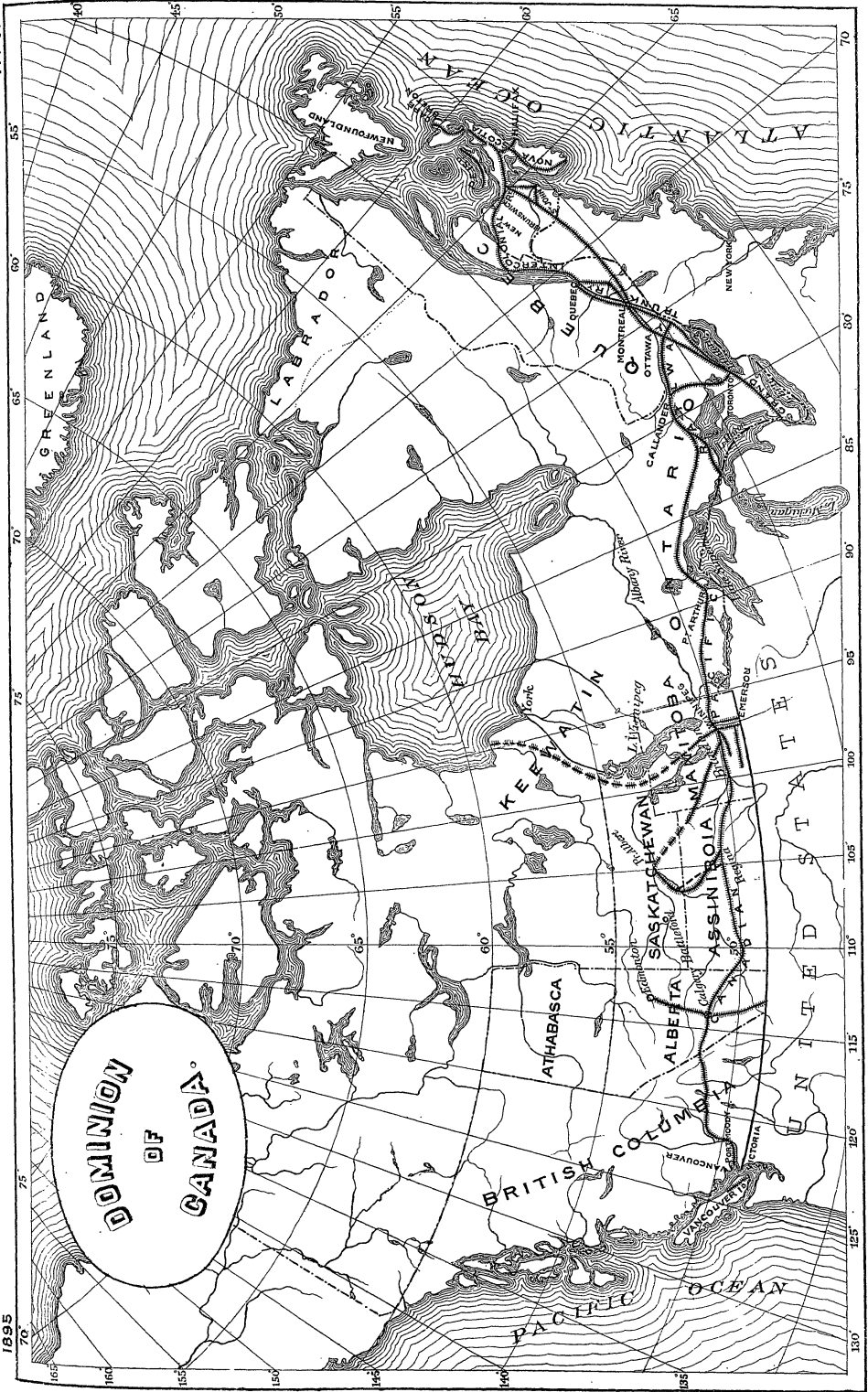
Les dépenses faites au compte de ces travaux pendant le dernier exercice ont été de \$752,016.53, faisant un total de \$1,739,969.48 au 30 juin 1895. Le total des déboursés au 1er octobre était de \$1,899,535.16.

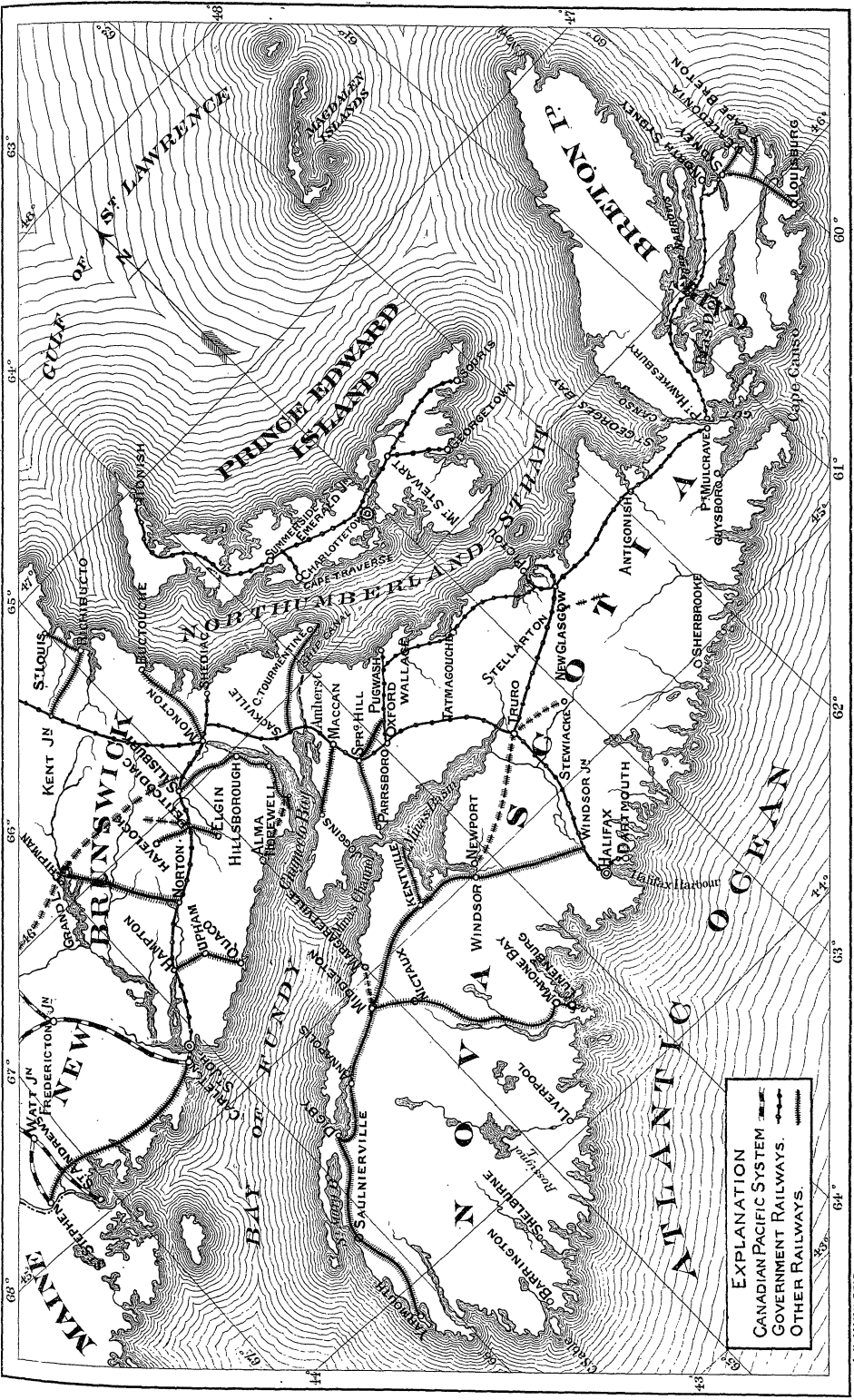
J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,
Le très obéissant serviteur,

JOHN HAGGART,

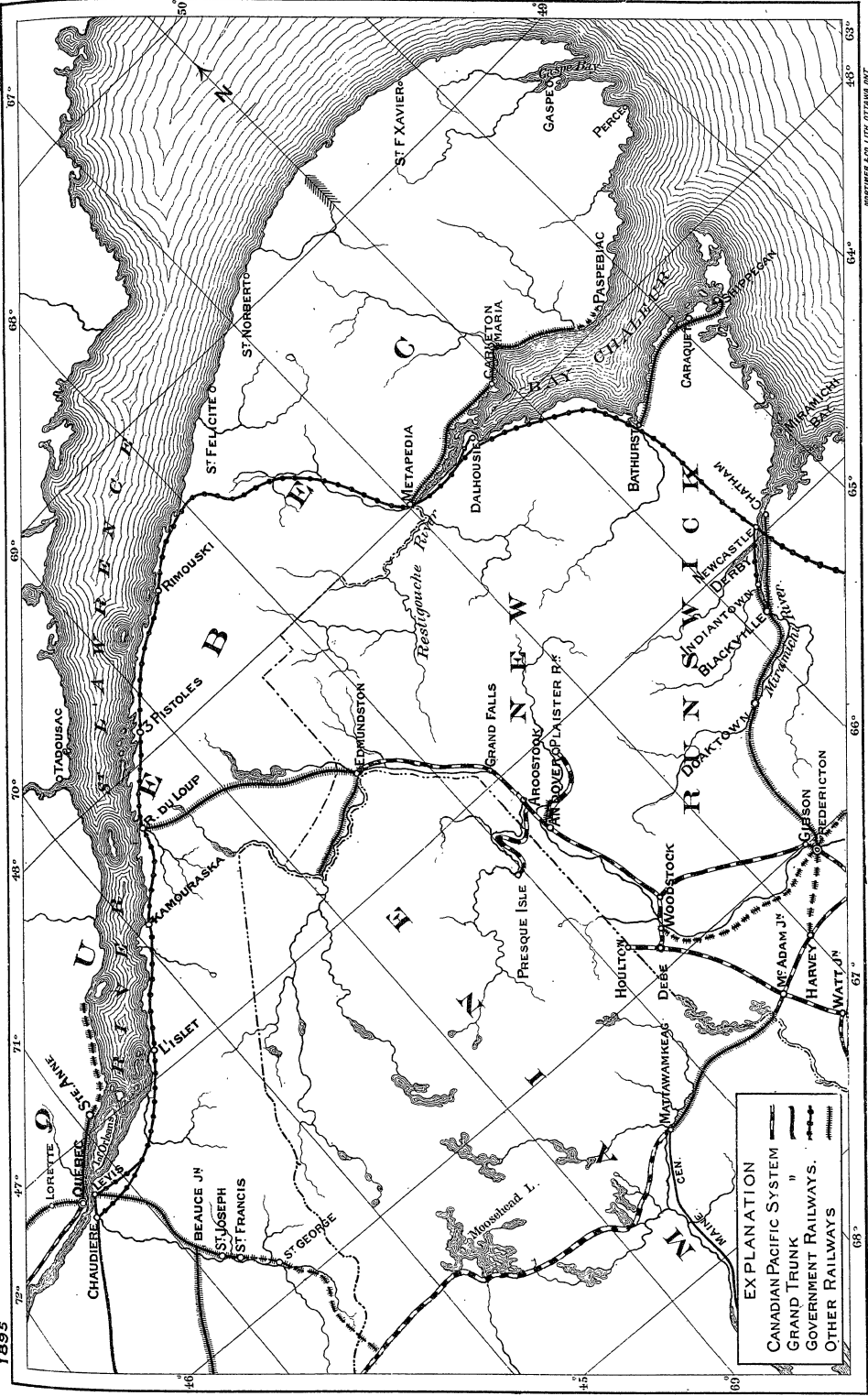
Ministre des chemins de fer et canaux.

1895



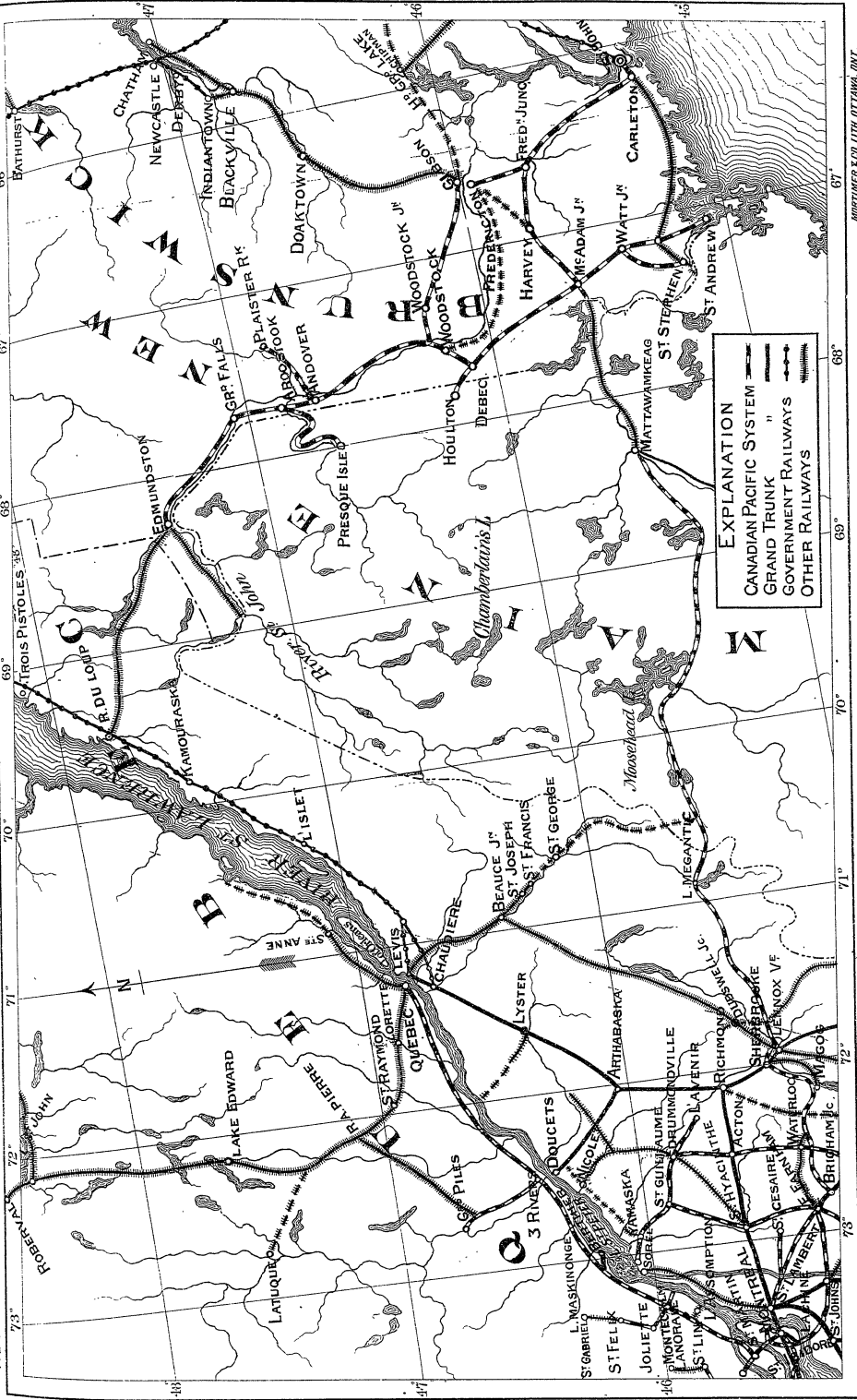


EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 GOVERNMENT RAILWAYS.
 OTHER RAILWAYS.



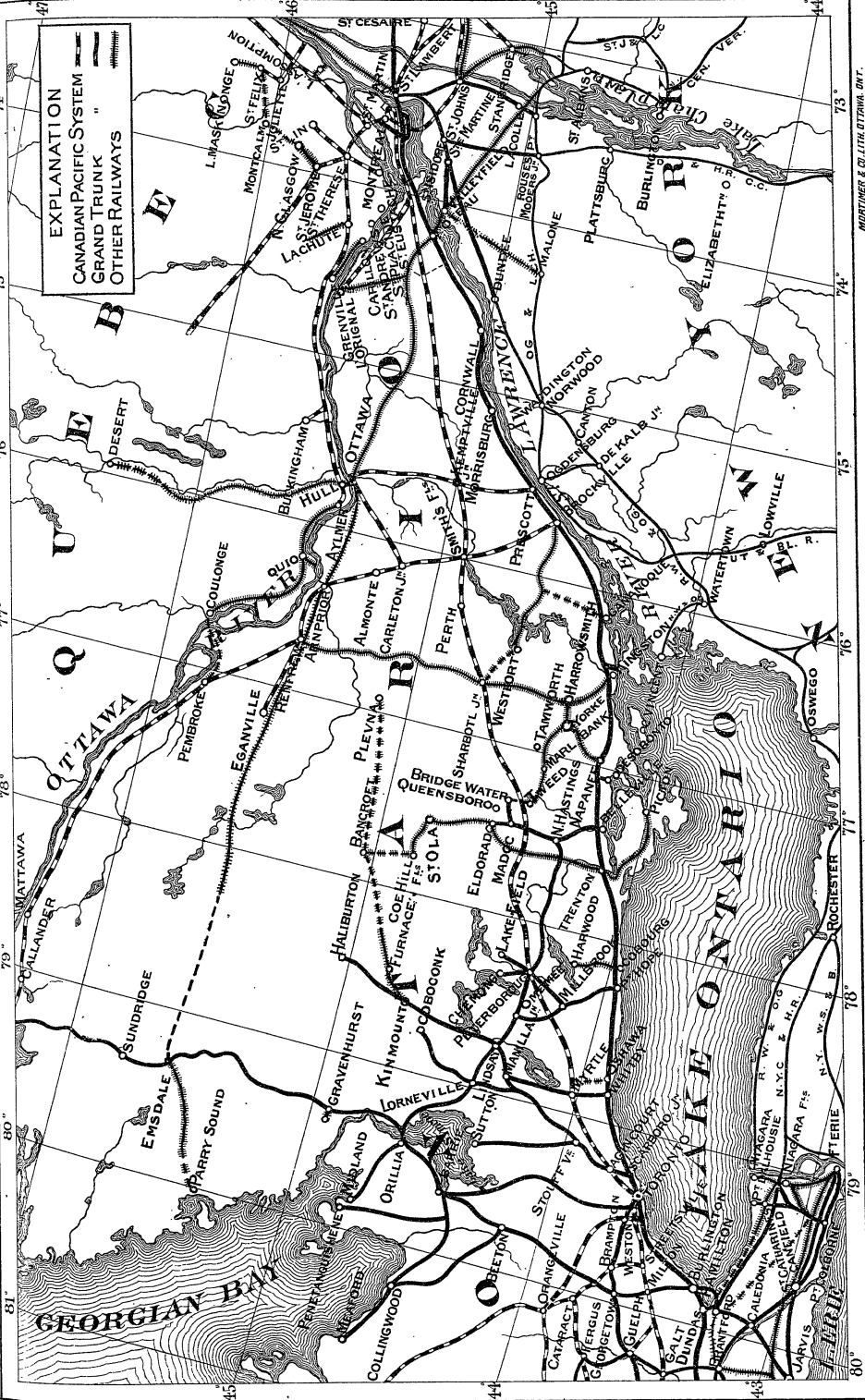
EXPLANATION

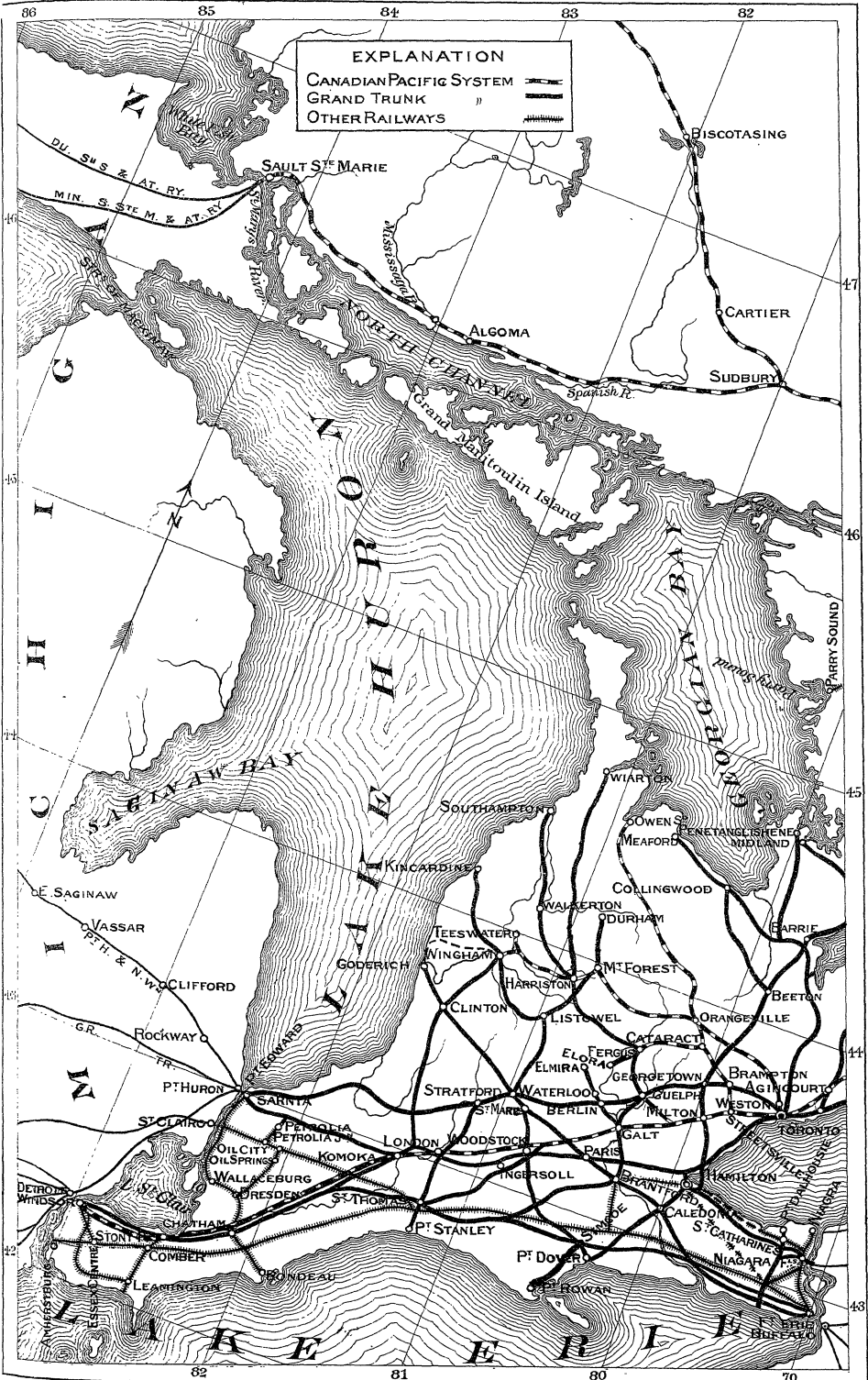
- CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- GRAND TRUNK
- GOVERNMENT RAILWAYS.
- OTHER RAILWAYS



EXPLANATION

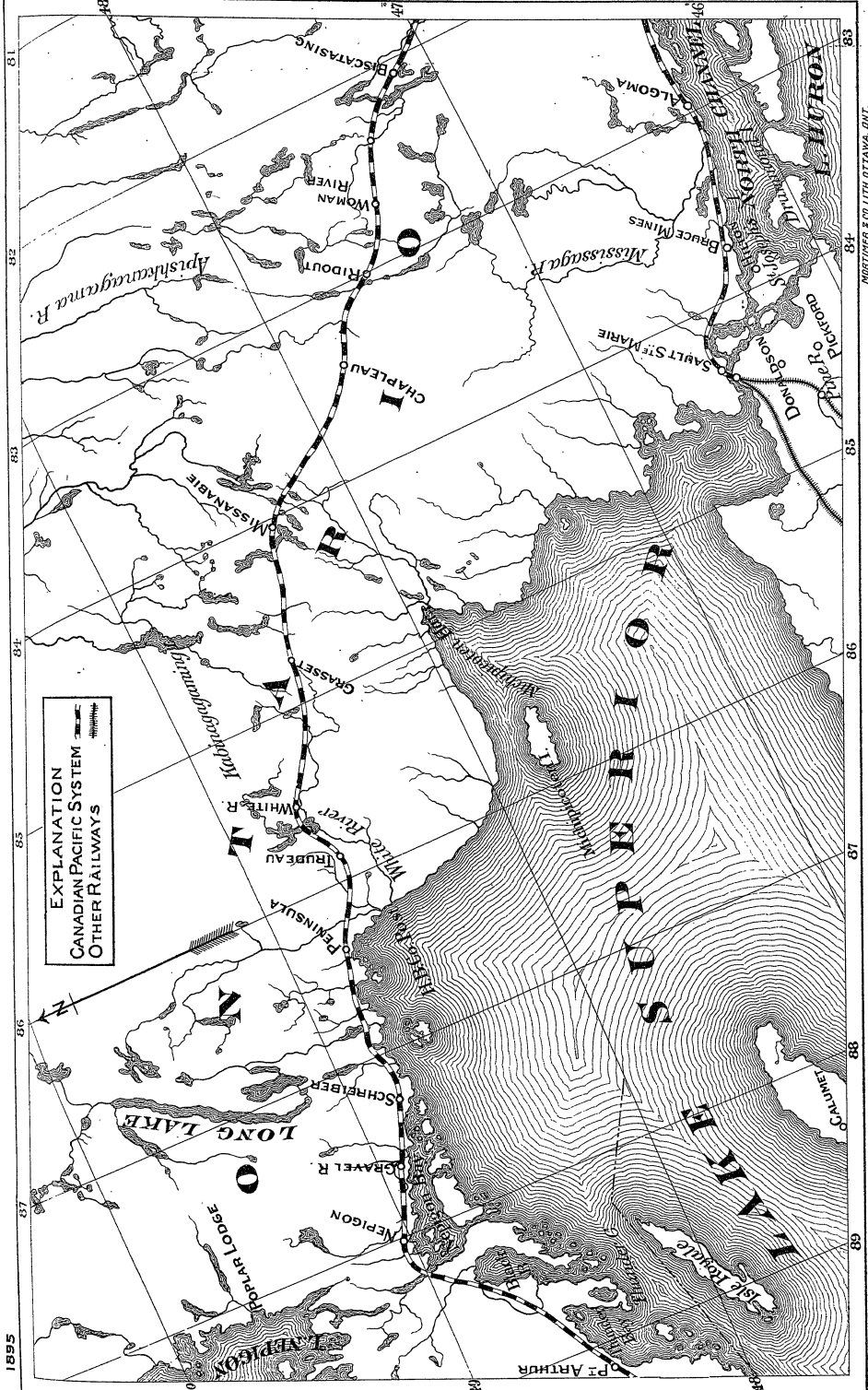
- Canadian Pacific System
- Grand Trunk
- - - Government Railways
- Other Railways

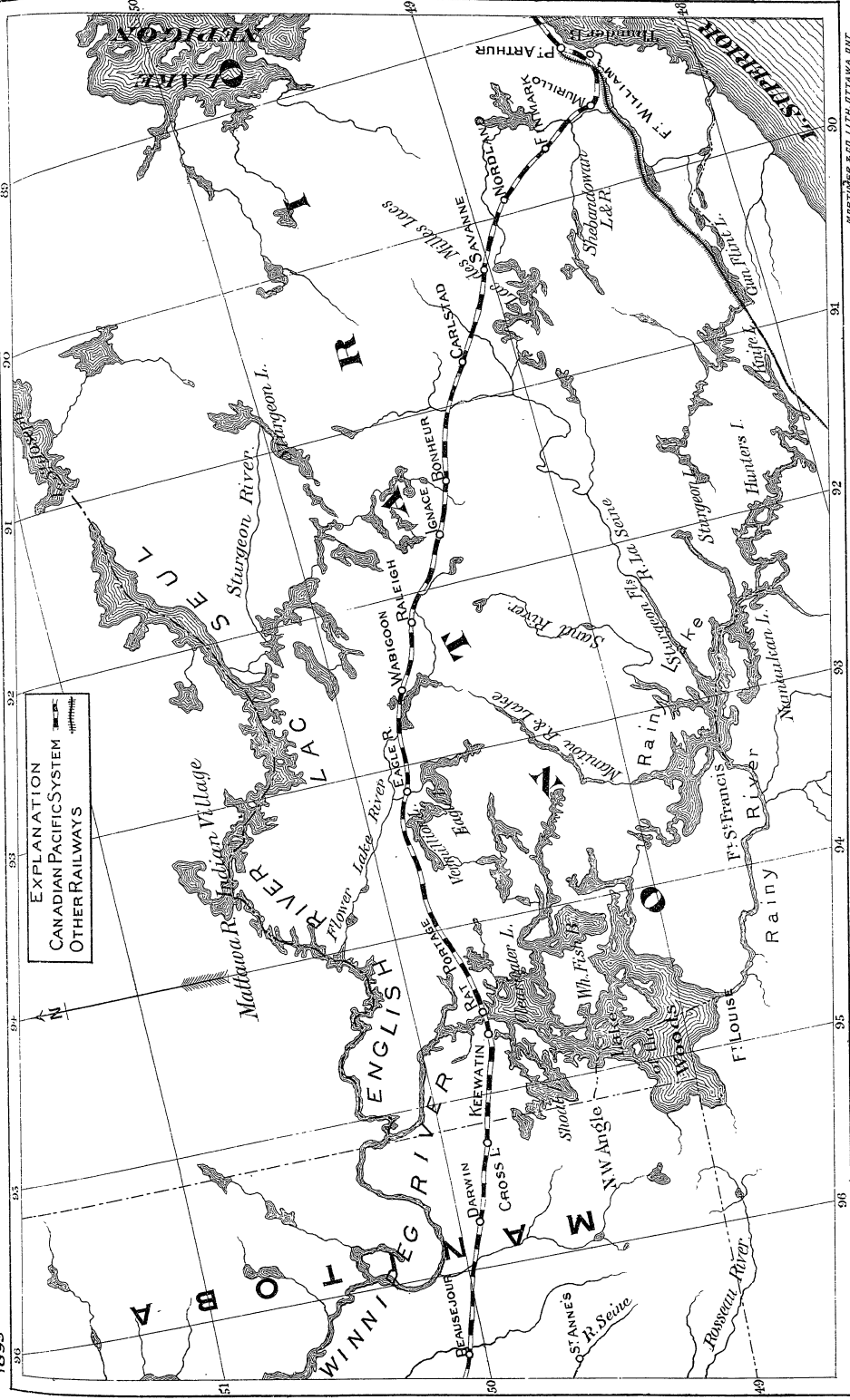




EXPLANATION

CANADIAN PACIFIC SYSTEM	
GRAND TRUNK	
OTHER RAILWAYS	

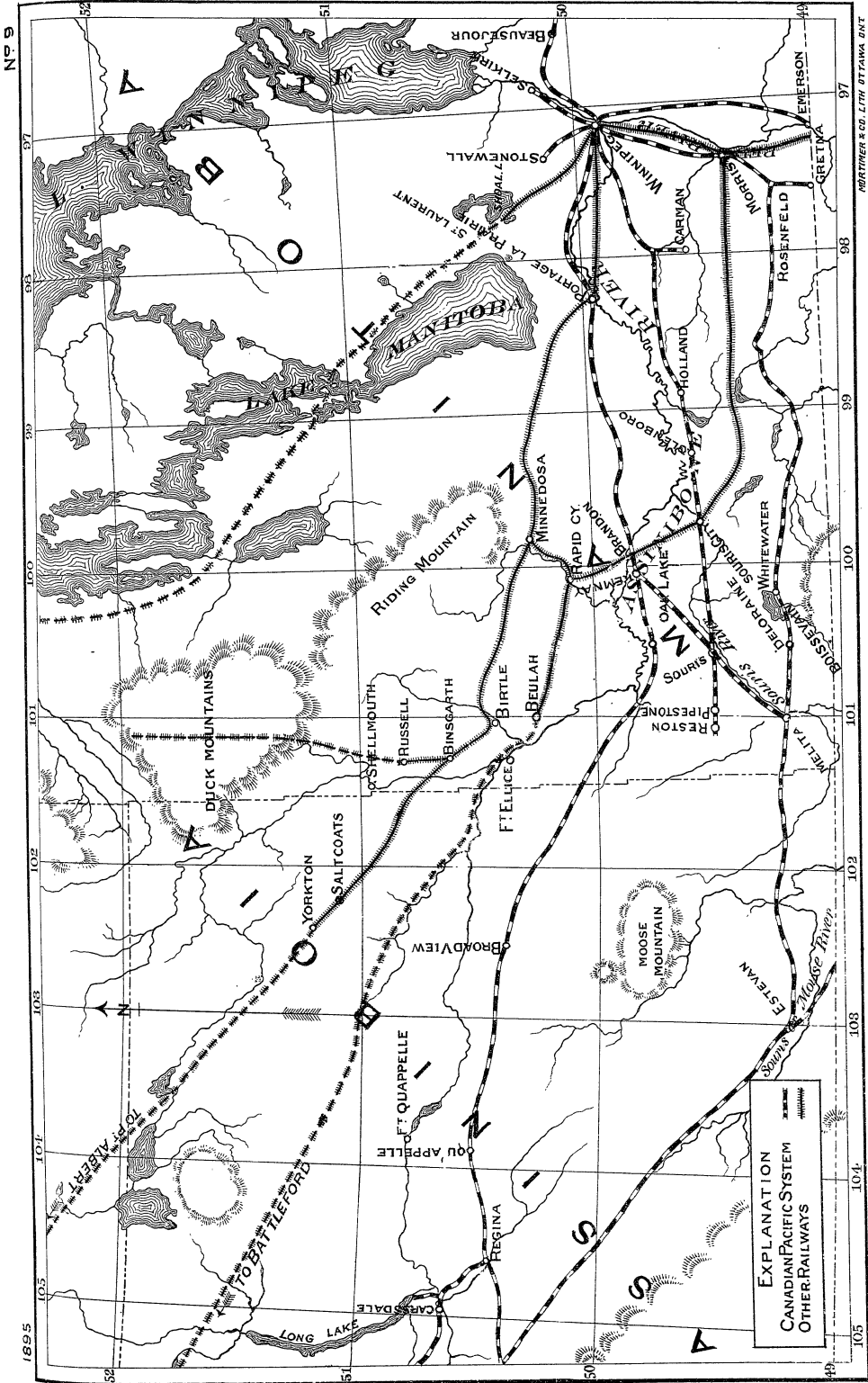


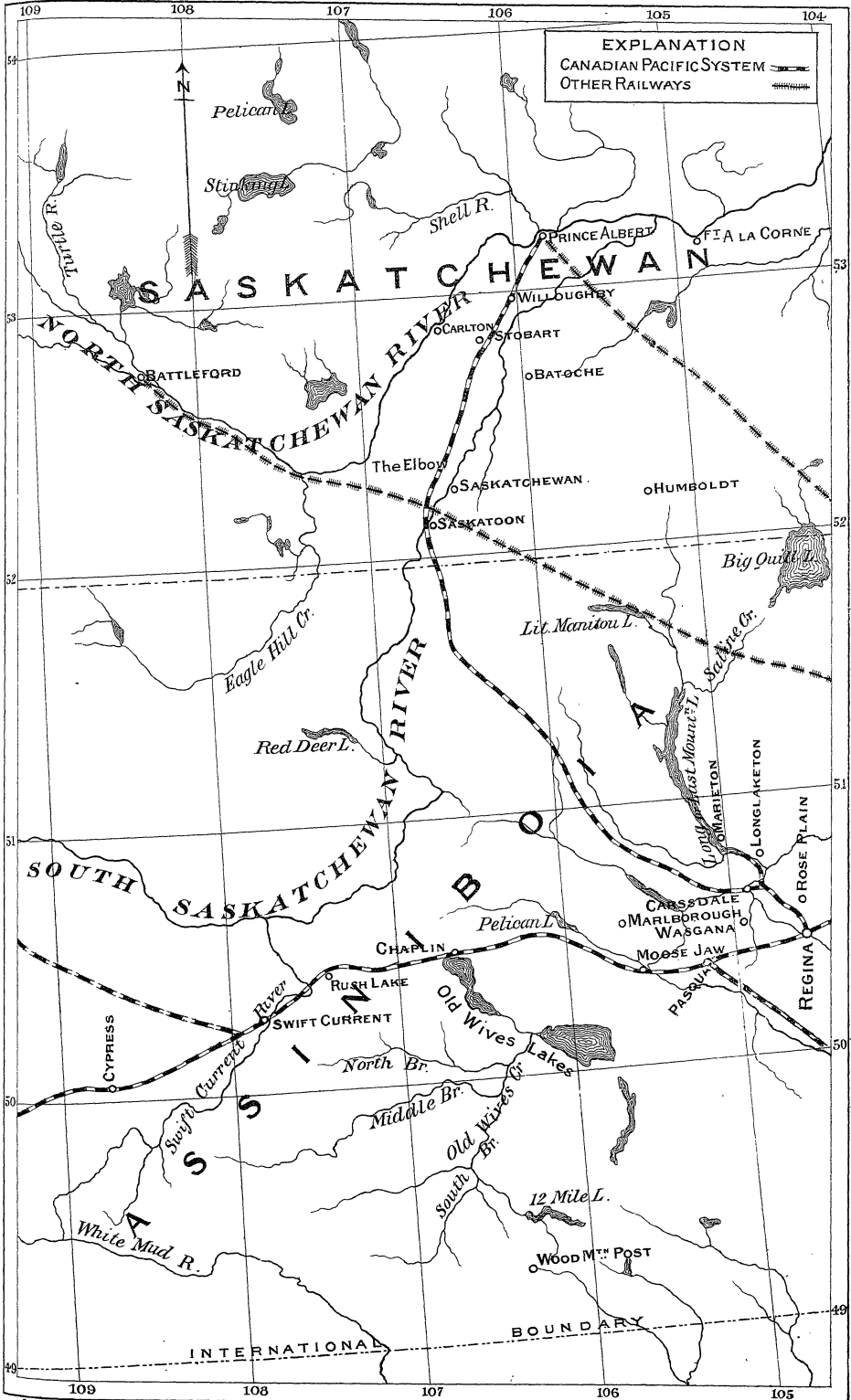


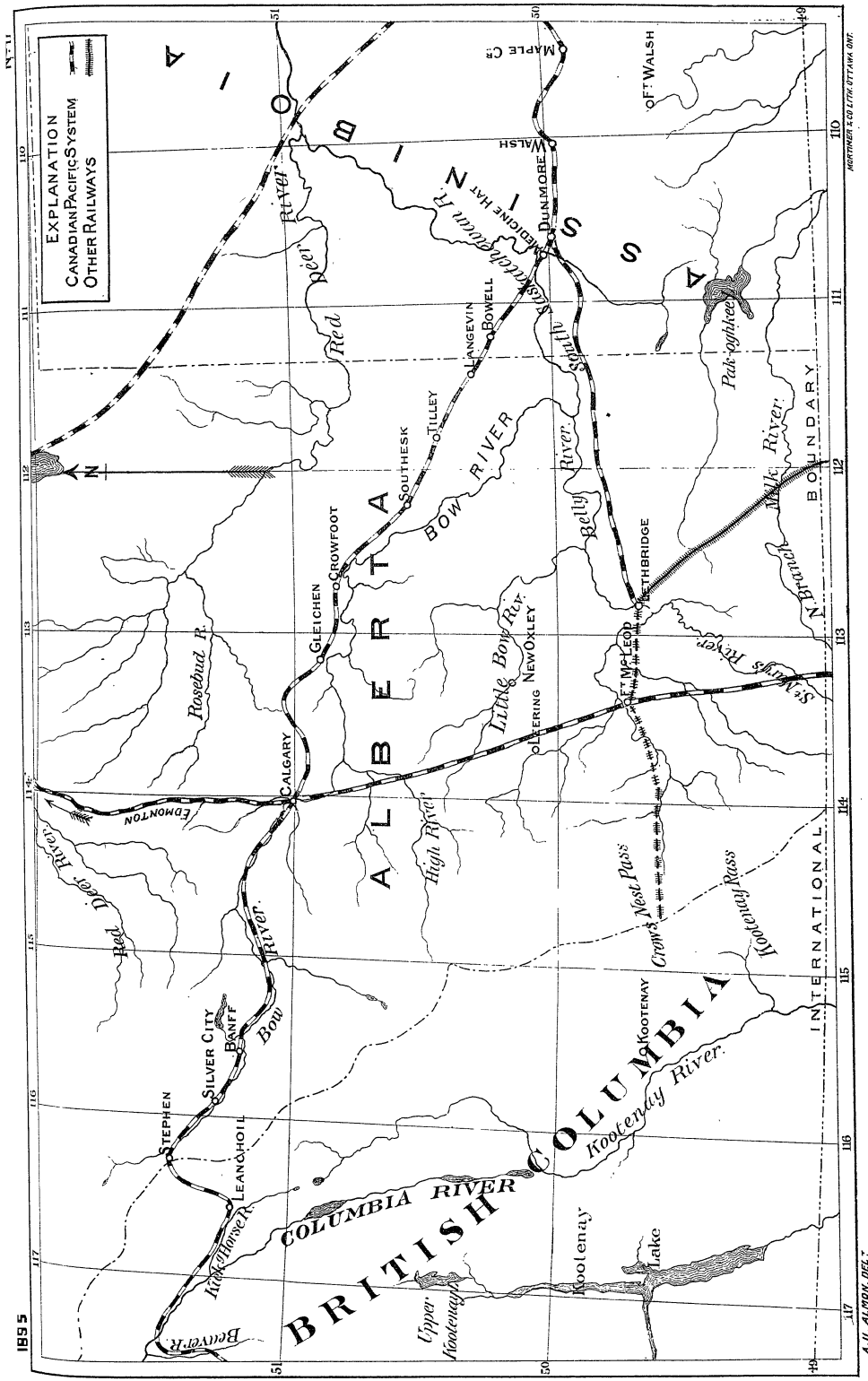
EXPLANATION

CANADIAN PACIFIC SYSTEM 

OTHER RAILWAYS 







EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS

1895

A. U. ALMON, DEL.

NORTH BRANCH OF SNAKE RIVER

INTERNATIONAL BOUNDARY

117

116

115

114

113

112

111

110

109

51

50

49

48

47

46

45

44

43

BRITISH COLUMBIA

ALBERTA

COLUMBIA RIVER

Snake River

BOW RIVER

Red River

Kootenay Lake

Kootenay

Kootenay River

Crow's Nest Pass

Kootenai Pass

Northbridge

McLeod

Olderling

Newoxley

Little Bow River

Belly River

Spokane

Dunsmuir

Maple Cr.

Walsh

Of Walsh

Calgary

Edmonton

High River

Gleichen

Crowfoot

Southesk

Tilley

Langvin

Bowell

Maple Cr.

Walsh

Dunsmuir

Maple Cr.

Walsh

Of Walsh

Maple Cr.

Walsh

Dunsmuir

Maple Cr.

Walsh

Of Walsh

Maple Cr.

Walsh

Dunsmuir

Maple Cr.

Walsh

Of Walsh

Maple Cr.

Walsh

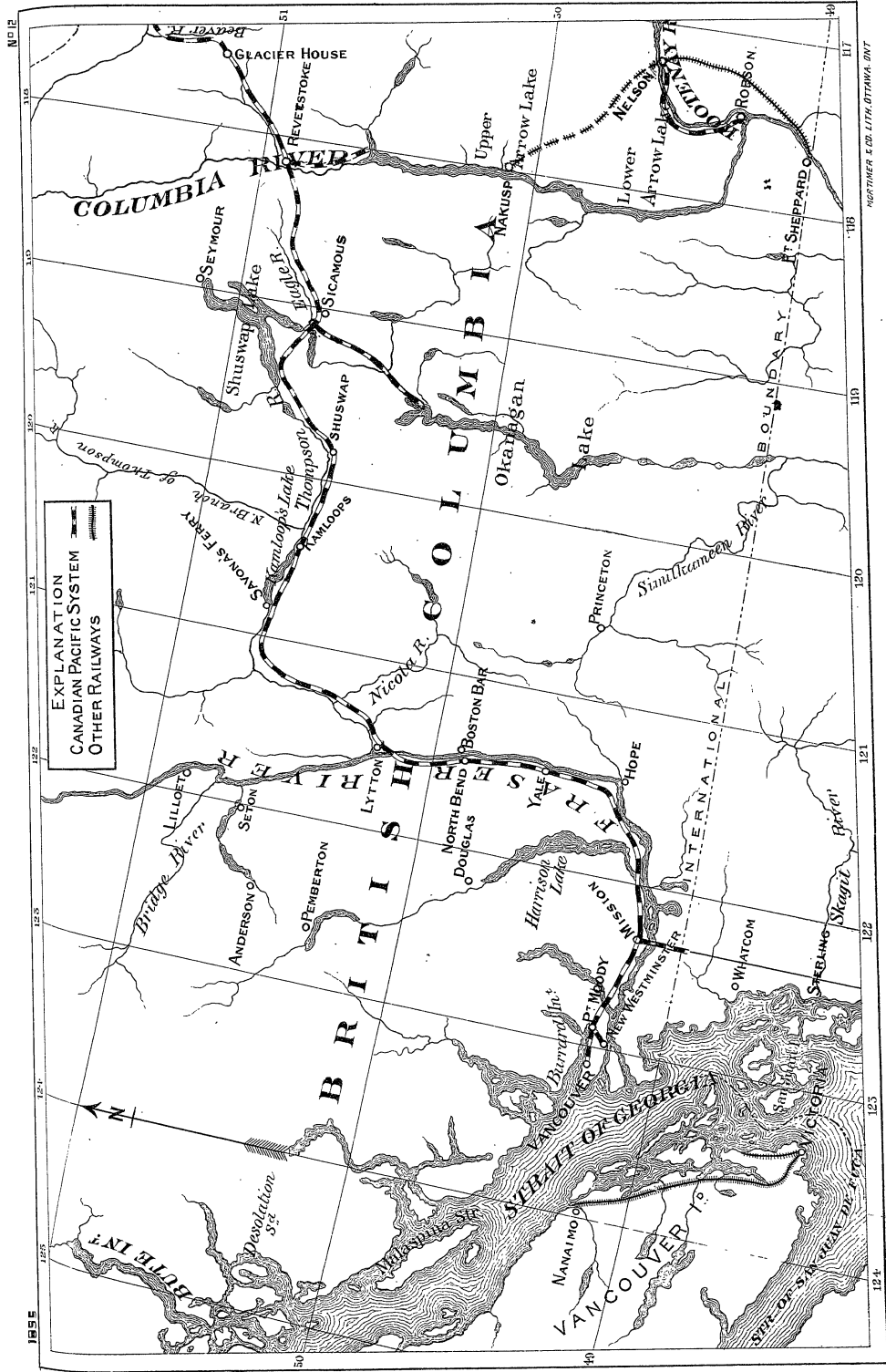
Dunsmuir

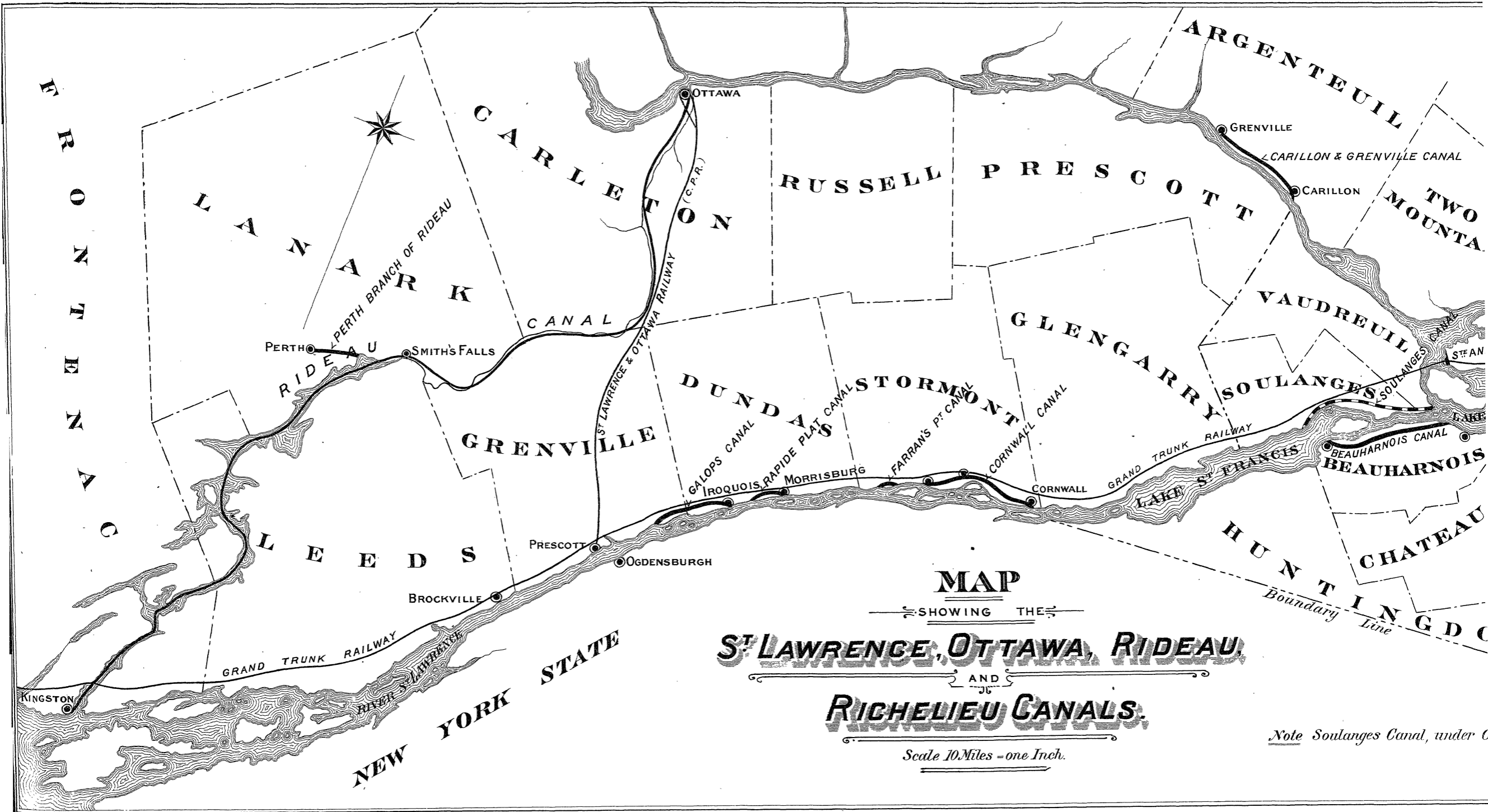
Maple Cr.

Walsh

Of Walsh

Maple Cr.



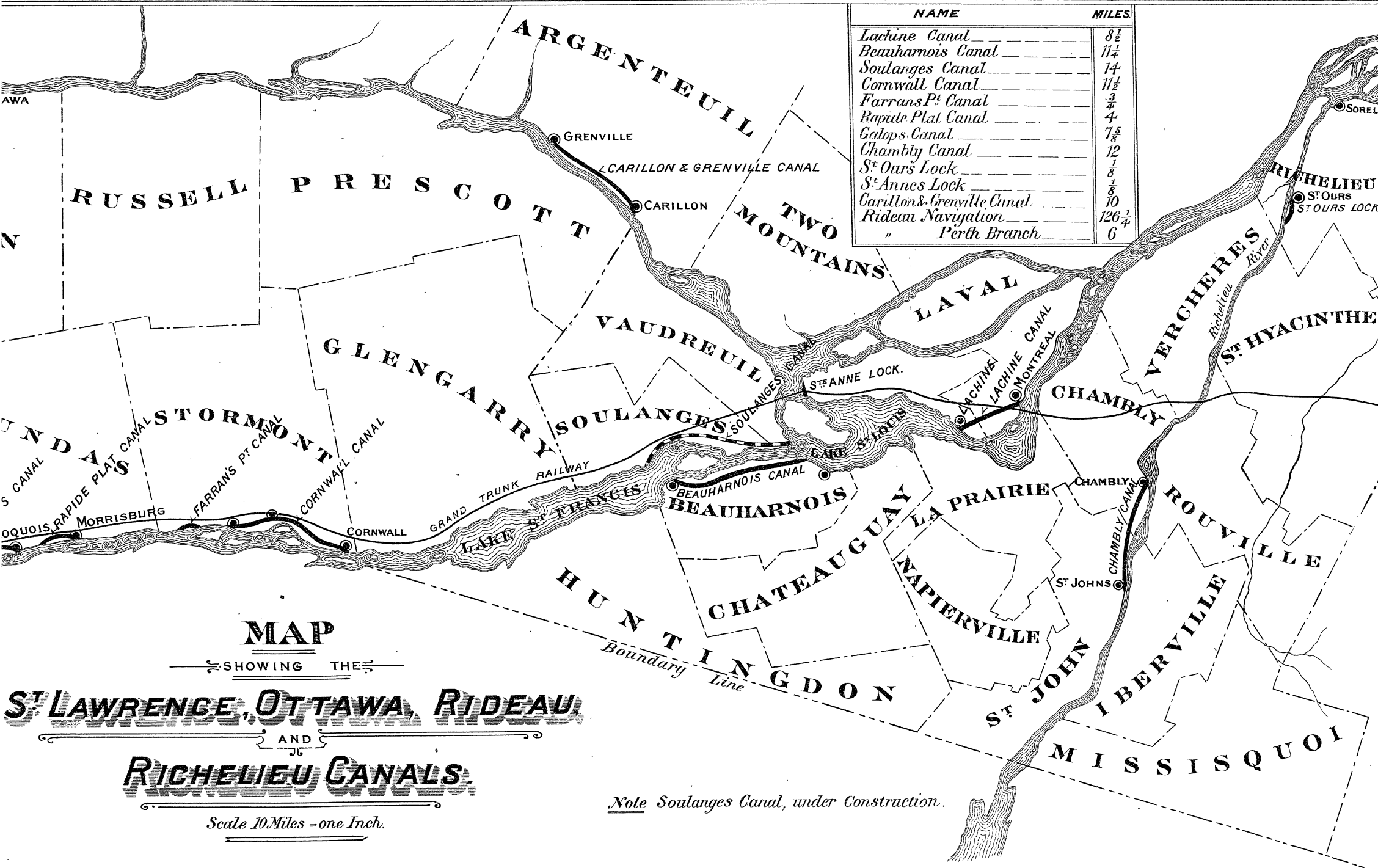


MAP
 — SHOWING THE —
ST. LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU,
 — AND —
RICHELIEU CANALS.

Scale 10 Miles = one Inch.

Note Soulanges Canal, under C

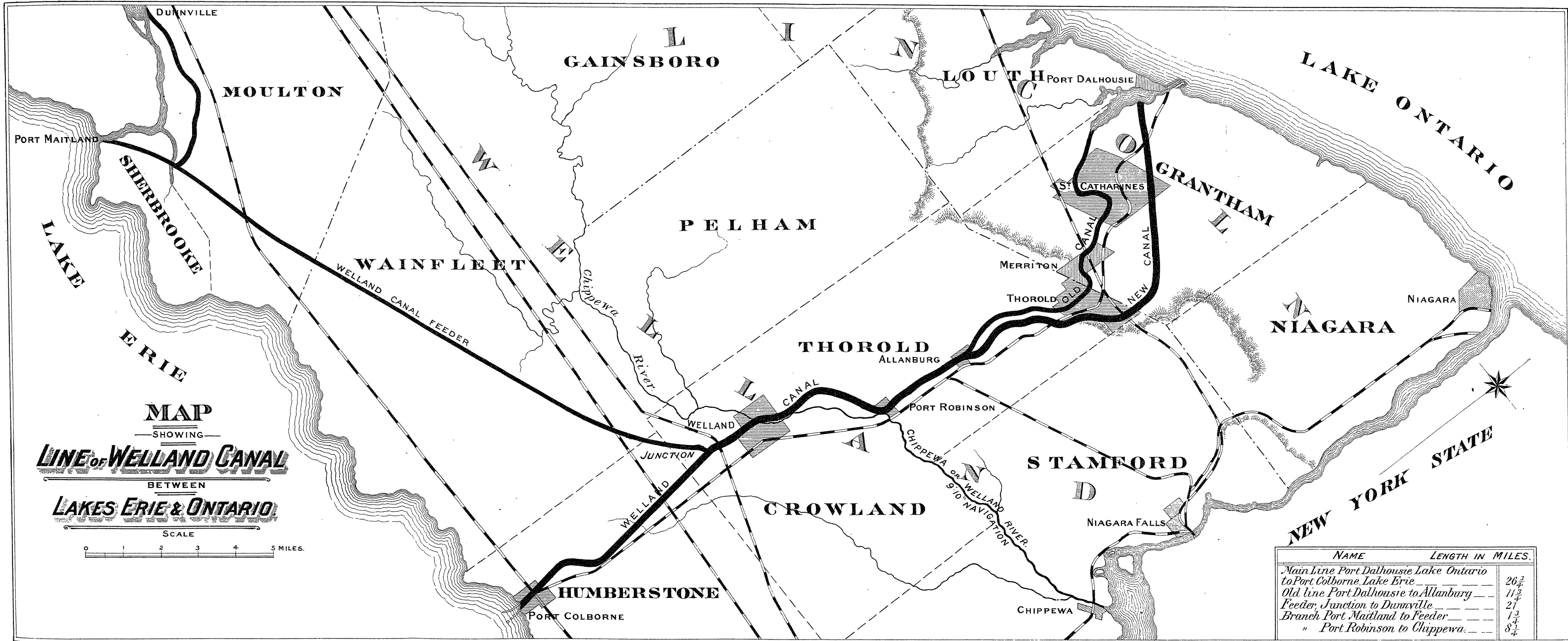
NAME	MILES
Lachine Canal	8½
Beauharnois Canal	11¼
Soulanges Canal	14
Cornwall Canal	11½
Farrans Pt Canal	¾
Rapide Plat Canal	4
Galops Canal	7½
Chambly Canal	12
S ^t Ours Lock	1
S ^t Annes Lock	1
Carillon & Grenville Canal	10
Rideau Navigation	126 ¼
" Perth Branch	6

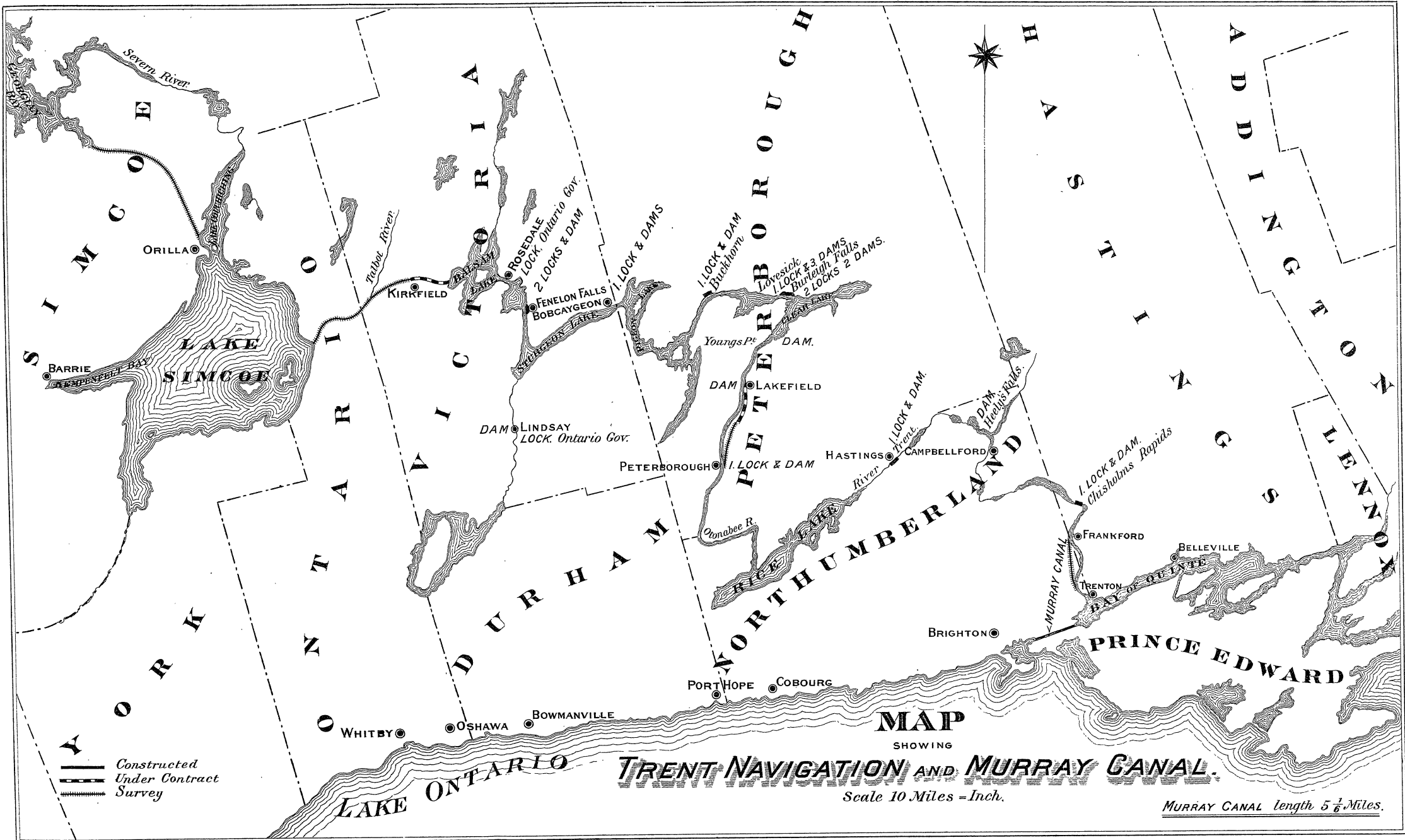


MAP
 SHOWING THE
ST. LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU,
 AND
RICHELIEU CANALS.



Scale 10 Miles = one Inch.

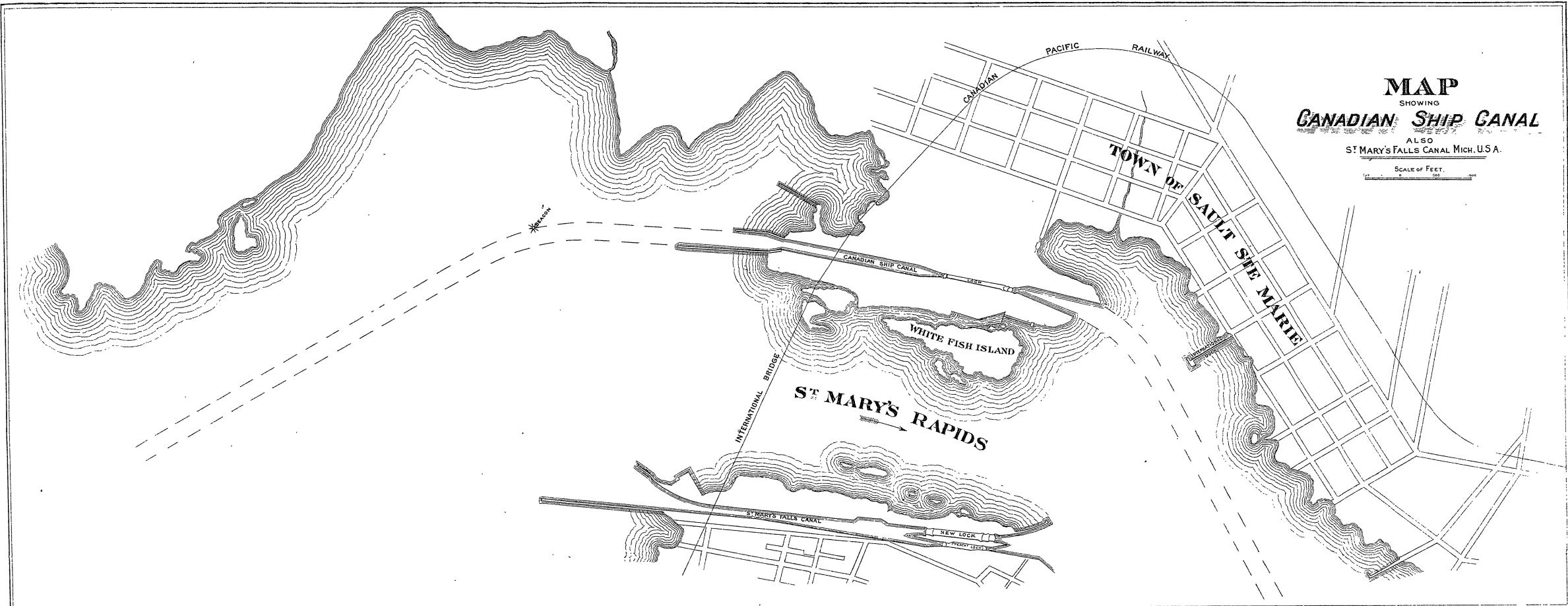
Note Soulanges Canal, under Construction.





MAP
 SHOWING
TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.
 Scale 10 Miles = Inch.
 MURRAY CANAL length $5\frac{1}{8}$ Miles.

 Constructed
 Under Contract
 Survey



MAP
SHOWING
CANADIAN SHIP CANAL
ALSO
ST MARY'S FALLS CANAL MICH. U.S.A.
SCALE OF FEET.

MORTIMER & CO LITH, OTTAWA

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N° I.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Désignation des travaux.	Capital.		Revenu.		Personnel.		Réparations.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
CANAUX.								
Lachine.....	\$190,589	36						
Moins remis. des années préc.	645	00						
	189,944	36	25,842	00	56,337	44	25,891	45
Soulanges.....	\$752,216	53						
Moins remis. des années préc.	200	00						
	752,016	53						
Cornwall.....	450,689	65	21,497	74	15,414	56	13,053	55
Lac Saint-Louis.....	4,753	14						
Rapide Plat. } Williamsburg.....	228,892	70	13,720	36	9,675	09	7,371	37
Galops.....	118,464	53						
Beauharnois.....			27,982	93	20,428	59	12,299	49
Welland.....	3,809	35	24,245	02	90,438	07	48,270	94
Murray.....					5,354	97	5,063	49
Trent.....	53,907	70	21,143	41	4,184	18	3,374	49
Carillon.....			5,963	76	15,453	21	12,303	25
Grenville.....								
Saint-Pierre.....	868	44	26,222	46	2,499	81	353	55
Sault-Sainte-Marie.....	466,151	50			3,432	73		
Saint-Laurent.....	182,775	75						
Chambly.....			6,147	63	19,325	49	11,779	12
Rideau.....			31,559	48	33,827	08	19,897	32
Culbute.....			1,475	26	436	05	434	28
Sainte-Anne.....			3,694	33	2,508	14	3,025	91
Saint-Ours.....					2,161	63	915	50
Divers travaux non pourvus.....			3,805	51	865	69		
Levées hydrographiques et inspections.....			326	77				
Appoint. de commis surnum. et copistes.....			1,884	85				
Appointements de mécaniciens, dessinateurs et commis surnuméraires.....			17,420	02				
Commission du canal Lachine.....			6,563	20				
Dragueurs, Lachine.....							2,744	11
do Rideau.....							5,822	39
Appoint. et dép. imprév., empl. du canal.....					39,655	52		
Ouvrage du dimanche.....					11,681	85		
Total, canaux.....	2,452,273	65	239,494	73	333,680	10	172,600	21
CHEMINS DE FER.								
Intercolonial.....	327,034	51			2,936,902	74		
Embranchement de Windsor.....					14,640	07		
Ile du Prince-Edouard.....					232,905	19		
Pacifique Canadien.....	49,209	77						
Annapolis et Digby.....	570	55						
Réparations et changem. au wagon Victoria.....			3,200	00				
Gratification à James Rutherford.....			500	00				
Compensation à A. H. Archibald.....			4,000	00				
Allocation aux blessés de l'accident à Lévis.....					11,898	17		
Compensation à M. Martin pour blessures.....					1,500	00		
Subventions de chemins de fer.....	1,123,949	10						
Mesurages et inspections.....			4,543	91				
Statistique des chemins de fer.....			977	36				
Total, chemins de fer.....	1,500,763	93	13,221	27	3,197,846	17		
Total, chemins de fer et canaux.....	3,953,037	58	252,716	00	3,531,526	27	172,600	21

Total de la somme dépensée, \$7,909,880.06.

 MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

 LEONARD SHANNON,
 Comptable.

ANNEXE N^o 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1894.

CANAL SAINT-PIERRE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	156,523	32						
do depuis do	1868	21,519	72						
do do do	1869	70,719	80						
do do do	1870			46,193	57				
do do do	1871					225	36	555	78
do do do	1872					280	00	6,122	07
do do do	1873					343	32	6,539	58
do do do	1874					725	93	1,558	57
do do do	1875	20	97			560	00	889	35
do do do	1876	11,125	00			641	55		
do do do	1877	63,330	18			600	00	17	45
do do do	1878	26,511	51			600	00		
do do do	1879	107,337	75			681	50		
do do do	1880	80,120	54			400	00		
do do do	1881	69,434	76			959	58		
do do do	1882	484	00			1,920	54	200	63
do do do	1883					2,089	19	232	42
do do do	1884	2,471	40			2,601	47	367	85
do do do	1885	16,820	15			1,929	11	183	11
do do do	1886	2,316	85			2,360	67	297	81
do do do	1887	1,087	75	750	00	2,777	13	343	23
do do do	1888					3,217	77	1,588	40
do do do	1889			500	00	3,085	29	353	38
do do do	1890					3,110	15	255	34
do do do	1891	972	65	510	53	3,255	30	312	02
do do do	1892	14,387	00	30,936	82	3,007	70	1,461	24
do do do	1893	811	59	9,987	78	2,933	15	1,856	30
do do do	1894	437	05	3,852	21	2,935	94	1,986	70
do do do	1895	868	44	26,222	46	2,499	81	353	55
Total.....	.....	647,300	43	118,953	37	43,695	46	25,474	78

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉE HYDROGRAPHIQUE.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
do do do	1893		
do do do	1894		
do do do	1895		
Total			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*
CANAL LACHÛNE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.	
		\$	c.	\$ c.	\$ c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement impérial		40,000	00				
Dépensé par le gouver. avant la confédération.		2,547,532	85				
do depuis do	1868			1,852	70	13,742	05
do do do	1869	2,000	00			14,209	02
do do do	1870					15,834	49
do do do	1871			12,231	40	17,478	52
do do do	1872	36,708	15			16,076	93
do do do	1873	7,824	28	35,158	21	23,601	03
do do do	1874	158,618	35			25,811	07
do do do	1875	197,420	52			28,592	01
do do do	1876	327,769	39			33,797	73
do do do	1877	1,439,375	73			38,148	86
do do do	1878	1,484,619	63			39,062	97
do do do	1879	958,053	30			42,338	84
do do do	1880	369,566	74			38,950	90
do do do	1881	292,165	51			39,027	99
do do do	1882	252,821	33	2,978	66	41,158	90
do do do	1883	396,496	96	1,859	68	45,554	91
do do do	1884	188,266	18			48,624	51
do do do	1885	111,215	23			49,004	85
do do do	1886	210,509	42			50,969	10
do do do	1887	28,772	52	12,981	59	53,113	97
do do do	1888	19,414	34	7,996	38	52,229	61
do do do	1889	76,032	96	972	71	54,110	67
do do do	1890	7,448	03	8,238	46	53,114	34
do do do	1891	217	53	16,155	75	50,721	69
do do do	1892	87,852	35	27,480	80	52,729	37
do do do	1893	445,983	21	50,937	40	53,185	00
do do do	1894	64,345	14	15,856	74	60,174	03
do do do	1895	189,944	36	32,405	20	56,337	44
Total		9,940,974	01	227,105	68	1,102,700	80
						660,684	73

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépensé par le gouv. avant la confédération	1,611,424	11					
do depuis do	1868		63,193	75	9,349	99	
do do do	1869			55	00	6,498	57
do do do	1870			27	50	10,117	57
do do do	1871					12,316	53
do do do	1872			27	50	11,792	46
do do do	1873			5,122	50	12,210	73
do do do	1874			26	00	15,392	51
do do do	1875			36	00	14,399	32
do do do	1876					14,465	86
do do do	1877					14,377	63
do do do	1878					14,383	37
do do do	1879					15,015	86
do do do	1880	266	15			15,362	61
do do do	1881					17,659	93
do do do	1882					18,804	53
do do do	1883			6,727	44	18,287	77
do do do	1884			3,277	98	19,107	38
do do do	1885			7,999	79	18,960	40
do do do	1886			8,491	80	19,228	90
do do do	1887			3,633	57	18,867	45
do do do	1888			14,411	97	19,325	05
do do do	1889			10,993	52	20,019	11
do do do	1890					19,847	42
do do do	1891			17,085	68	18,886	86
do do do	1892			1,696	23	20,050	01
do do do	1893					20,348	34
do do do	1894			6,547	72	20,574	53
do do do	1895			27,982	93	20,428	59
Total		1,611,690	26	177,336	88	459,207	70
						355,041	42

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*.
 CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, ETC.

	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
do depuis do	1868	18,442 85	98,378 46
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873	33,241 69	
do do do	1874	26,541 30	
do do do	1875	20,611 36	
do do do	1876	50,215 47	
do do do	1877	47,377 31	
do do do	1878	5,570 46	
do do do	1879	9,265 77	
do do do	1880	9,214 56	
do do do	1881	6,927 96	
do do do	1882	28,933 45	
do do do	1883	44,874 31	
do do do	1884	89,846 03	
do do do	1885	115,110 17	
do do do	1886	116,051 73	
do do do	1887	74,437 31	
do do do	1888	56,482 85	
do do do	1889	18,493 92	
do do do	1890	23,979 01	
do do do	1891	35,137 25	
do do do	1892	59,779 31	
do do do	1893	52,643 39	
do do do	1894	13,721 66	
do do do	1895	182,775 75	
Total		1,139,675 77	98,378 46

LAC SAINT-LOUIS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
do do do	1893		
do do do	1894		
do do do	1895	4,753 14	
Total		4,753 14	

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imput. sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération		1,933,152	69						
do do depuis do	1868			2,786	00	11,244	47	3,774	18
do do do do	1869	10,692	04			10,347	91	3,859	14
do do do do	1870			17,780	05	10,368	16	7,145	42
do do do do	1871			7	50	11,848	39	8,891	61
do do do do	1872			10,000	21	10,594	30	8,163	70
do do do do	1873			1,011	75	13,042	25	12,467	65
do do do do	1874					13,405	20	7,610	70
do do do do	1875	1,780	00			13,351	91	7,097	34
do do do do	1876					13,320	61	6,423	67
do do do do	1877	49,211	37			13,375	70	6,440	54
do do do do	1878	145,015	45			13,825	50	4,985	21
do do do do	1879	143,092	05			13,817	96	4,983	15
do do do do	1880	109,454	95			14,440	33	9,735	76
do do do do	1881	53,948	14			15,173	60	5,524	10
do do do do	1882	44,587	61			15,052	20	6,634	62
do do do do	1883	21,728	93			18,283	67	8,361	71
do do do do	1884	23,018	13			18,475	48	9,007	73
do do do do	1885	62,034	90	16,298	96	15,988	96	12,368	51
do do do do	1886	57,820	83	6,960	95	15,994	80	11,832	83
do do do do	1887	46,966	43			17,520	54	12,100	29
do do do do	1888	67,945	74			16,938	54	13,942	64
do do do do	1889	163,9	3 85			17,890	55	58,205	26
do do do do	1890	365,038	01	2,000	00	17,063	49	12,758	18
do do do do	1891	599,001	85	1,459	98	16,077	72	9,830	05
do do do do	1892	398,555	25	2,345	26	15,596	66	9,864	36
do do do do	1893	352,536	13			15,173	01	9,668	14
do do do do	1894	404,990	22			15,344	02	7,733	54
do do do do	1895	450,689	65	21,497	74	15,414	56	13,053	55
Total		5,505,254	22	82,148	40	408,970	49	292,413	58

CANAUX WILLIAMSBURG.

Dépendé par le gouvern. avant la confédération		1,320,655	54						
do do depuis do	1865					5,745	97	6,442	41
do do do do	1869					5,769	81	5,670	88
do do do do	1870					5,573	13	6,546	16
do do do do	1871					6,382	17	5,308	41
do do do do	1872			1,077	00	5,542	94	3,290	07
do do do do	1873					6,424	49	7,347	75
do do do do	1874					6,857	19	7,395	92
do do do do	1875					6,547	62	4,110	29
do do do do	1876					7,418	39	11,690	98
do do do do	1877					7,388	08	10,053	61
do do do do	1878					7,430	11	4,449	78
do do do do	1879					7,517	20	3,549	71
do do do do	1880					7,590	15	3,999	77
do do do do	1881					7,572	35	5,029	73
do do do do	1882					7,589	44	7,447	69
do do do do	1883	13	19			7,423	48	7,299	39
do do do do	1884	2,473	44			7,757	04	7,349	37
do do do do	1885	103,237	12			7,696	67	8,198	03
do do do do	1886	149,835	71			7,671	54	7,847	05
do do do do	1887	115,853	00			7,635	54	7,904	76
do do do do	1888	70,128	29	1,613	67	7,646	79	8,190	13
do do do do	1889	59,867	26			7,485	28	8,794	61
do do do do	1890	139,078	37			8,954	53	8,191	69
do do do do	1891	230,670	60			8,678	25	7,987	40
do do do do	1892	376,545	32	797	83	9,458	33	8,551	32
do do do do	1893	372,193	29	3,675	00	8,676	03	8,347	97
do do do do	1894	498,390	23			10,230	09	7,029	95
do do do do	1895	347,357	23			9,675	09	7,371	37
Total		3,786,298	59	20,883	86	210,337	70	195,327	20

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*
CANAL WELLAND.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gouvernement impérial.....		222,220	00						
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		7,416,019	83						
do depuis do	1868	12,097	84			37,679	05	38,852	96
do do do	1869	43,486	36			39,060	61	50,773	03
do do do	1870			22,173	72	40,340	45	65,009	19
do do do	1871			48,569	10	42,383	33	53,381	02
do do do	1872	53,680	32	6,022	44	37,085	37	50,276	90
do do do	1873	82,282	20	47,876	27	45,382	99	66,550	73
do do do	1874	746,420	61			50,966	48	103,666	99
do do do	1875	1,047,119	91			52,595	00	88,539	99
do do do	1876	1,569,478	19	700	00	57,623	31	81,376	12
do do do	1877	2,199,962	61			59,963	47	49,783	93
do do do	1878	2,138,392	99			60,138	59	66,393	53
do do do	1879	1,552,697	41			59,942	23	56,755	57
do do do	1880	1,252,924	75			63,198	10	76,535	25
do do do	1881	1,242,943	37	6,593	19	56,398	04	69,249	53
do do do	1882	603,402	17	13,664	80	74,641	51	84,374	97
do do do	1883	549,433	29	5,979	03	109,207	21	72,707	62
do do do	1884	432,336	21			113,276	87	90,926	97
do do do	1885	463,505	38	6,150	21	112,670	00	91,534	66
do do do	1886	215,380	75	1,359	00	111,660	22	69,507	48
do do do	1887	1,071,073	87	3,828	67	109,371	69	77,440	80
do do do	1888	429,720	94	10,740	86	110,806	01	86,518	97
do do do	1889	225,910	21	43,803	80	113,587	05	77,547	77
do do do	1890	117,633	22	51,648	28	109,202	02	72,686	19
do do do	1891	36,371	03	19,767	73	107,662	63	82,548	30
do do do	1892	29,541	21	9,008	80	104,673	73	73,771	87
do do do	1893	3,259	94	25,103	13	104,926	73	65,016	84
do do do	1894	1,571	78	13,430	20	102,018	80	53,053	71
do do do	1895	3,809	35	24,245	02	90,438	07	48,270	94
Total.....		23,767,675	74	360,664	25	2,176,899	56	1,963,051	83

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		134,456	51						
do depuis do	1868					778	16	432	47
do do do	1869					1,062	96	1,873	51
do do do	1870					1,136	54	1,280	36
do do do	1871					1,285	84	1,539	02
do do do	1872			1,939	46	1,106	80	1,393	63
do do do	1873			540	11	2,199	64	1,264	40
do do do	1874	12,753	27			2,614	90	7,208	63
do do do	1875	32,627	71			1,859	20	4,506	68
do do do	1876	24,935	85			1,952	14	4,033	72
do do do	1877	30,003	08			1,982	65	1,756	93
do do do	1878	14,618	85			2,057	32	541	95
do do do	1879	22,113	02			2,202	03	3,259	70
do do do	1880	3,054	68			2,152	57	1,704	71
do do do	1881	69,042	76			2,553	02	3,257	92
do do do	1882	193,158	36			2,611	30	2,343	99
do do do	1883	172,959	95			2,569	86	3,448	83
do do do	1884	142,006	25			2,775	32	2,725	49
do do do	1885	93,679	57			2,618	60	4,042	04
do do do	1886	129,681	67			2,611	90	5,803	01
do do do	1887	45,276	08	6,054	10	2,537	41	1,499	96
do do do	1888	18,910	55	1,372	59	2,505	61	1,380	75
do do do	1889	24,786	33			2,569	22	1,770	79
do do do	1890	6,151	14			2,571	04	1,525	51
do do do	1891			8,173	69	2,505	69	1,503	56
do do do	1892			25,471	61	2,571	28	1,666	21
do do do	1893			6,521	88	2,581	08	2,890	03
do do do	1894			3,497	56	2,640	00	2,799	63
do do do	1895			3,694	33	2,508	14	3,025	91
Total.....		1,170,215	63	57,265	33	61,120	22	70,349	34

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc. — Suite.

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

			Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments, impu- tables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.				63,053 64			
do	depuis	do	1868		19,817 22	6,301 88	8,911 28
do	do	do	1869			6,549 38	10,157 42
do	do	do	1870		4,167 96	6,617 81	9,852 09
do	do	do	1871		23,119 37	8,676 90	8,218 24
do	do	do	1872	165,257 28		8,324 51	17,235 31
do	do	do	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do	do	do	1874	245,258 38		10,710 88	10,605 82
do	do	do	1875	339,864 76		10,378 57	18,520 44
do	do	do	1876	326,203 16		10,764 38	11,475 96
do	do	do	1877	245,738 04		11,050 27	10,304 06
do	do	do	1878	22,676 20		11,401 30	5,082 72
do	do	do	1879	243,141 24		11,501 22	7,629 98
do	do	do	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
do	do	do	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
do	do	do	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
do	do	do	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
do	do	do	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
do	do	do	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
do	do	do	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do	do	do	1887	20,747 11		20,011 36	10,554 41
do	do	do	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
do	do	do	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
do	do	do	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do	do	do	1891		4,395 25	21,230 22	10,796 68
do	do	do	1892	34,535 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
do	do	do	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
do	do	do	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
do	do	do	1895		5,963 76	15,453 21	12,303 25
Total				4,025,938 55	142,486 71	391,512 13	278,339 48

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération			1868				
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873		835 53		
do	do	do	1874		33,388 99		
do	do	do	1875	63,659 29			
do	do	do	1876	76,842 44			
do	do	do	1877	56,081 87			
do	do	do	1878	5,933 53			
do	do	do	1879	20,694 19			
do	do	do	1880	16,688 20		202 50	259 31
do	do	do	1881	4,721 62		962 85	
do	do	do	1882	29,567 15		790 00	162 33
do	do	do	1883	14,249 60		695 00	288 99
do	do	do	1884	8,151 16		733 50	
do	do	do	1885	19,071 76		730 00	572 75
do	do	do	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
do	do	do	1887	7,760 88		730 00	967 33
do	do	do	1888	7,573 99		739 50	730 60
do	do	do	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
do	do	do	1890	2,813 35		747 83	
do	do	do	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do	do	do	1892		1,546 25	736 00	
do	do	do	1893		1,420 65	749 00	13 55
do	do	do	1894		2,540 14	730 00	494 43
do	do	do	1895		1,475 26	436 05	434 28
Total				379,494 46	55,328 87	11,507 48	6,936 15

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*
CANAL RIDEAU.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments, impu- tables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Gouvernement impérial.....		3,911,701 47			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		153,062 60			
do depuis do	1868		7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do	1869			19,250 71	13,140 77
do do do	1870		13 16	20,022 37	19,469 33
do do do	1871		11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do	1872		4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do	1873		18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do	1874		5,793 16	26,815 44	22,957 40
do do do	1875	9,310 85		26,553 37	19,699 81
do do do	1876	2,163 96		26,430 77	14,428 25
do do do	1877	214 11		25,959 56	14,198 18
do do do	1878			26,651 51	11,034 22
do do do	1879	7,703 88		26,042 52	7,134 55
do do do	1880			26,463 88	11,434 05
do do do	1881		133 50	26,024 71	8,627 00
do do do	1882			26,915 29	13,860 28
do do do	1883		70 65	27,322 81	23,524 84
do do do	1884		4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do	1885		2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do	1886		550 00	27,045 95	35,648 04
do do do	1887		20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do	1888		18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do	1889		6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do	1890		21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do	1891		20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do	1892		31,363 23	35,500 82	21,507 16
do do do	1893		24,274 71	35,022 49	18,789 50
do do do	1894		14,485 11	34,943 35	16,939 47
do do do	1895		31,559 48	33,827 08	19,897 32
Total.....		4,084,156 87	245,478 84	776,509 36	506,113 62

ÉCLUSE SAINT-OURS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		121,537 65			
do depuis do	1868			1,532 75	753 74
do do do	1869			1,755 15	1,399 18
do do do	1870			1,458 09	1,006 22
do do do	1871			1,414 48	1,210 98
do do do	1872			1,565 80	1,263 19
do do do	1873			2,076 50	1,575 10
do do do	1874			2,219 13	2,363 42
do do do	1875			1,362 22	1,245 69
do do do	1876			1,403 92	1,601 71
do do do	1877			1,533 40	750 80
do do do	1878			1,556 65	283 77
do do do	1879			1,581 55	456 07
do do do	1880			1,614 01	705 54
do do do	1881			1,741 97	1,299 77
do do do	1882			2,002 71	1,902 41
do do do	1883		17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do	1884		5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do	1885		4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do	1886			2,311 70	4,143 47
do do do	1887			2,175 37	5,864 78
do do do	1888			2,216 04	2,801 17
do do do	1889		17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do	1890		24,571 96	2,135 40	1,935 44
do do do	1891		21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do	1892		3,585 34	2,168 44	1,944 33
do do do	1893			2,136 66	1,994 34
do do do	1894			2,216 68	924 55
do do do	1895			2,161 63	915 50
Total.....		121,537 65	95,028 62	53,724 06	52,139 66

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	1868	634,711	76			8,312	90	9,355	70
do depuis do	1869					8,437	22	13,120	97
do do do	1870					8,934	41	20,180	73
do do do	1871			2,839	85	10,214	71	22,426	33
do do do	1872			1,906	40	9,628	50	22,327	99
do do do	1873			759	00	10,390	44	11,789	27
do do do	1874			2,810	00	11,675	67	16,427	19
do do do	1875	2,415	00			12,201	99	16,306	91
do do do	1876					10,593	14	13,273	56
do do do	1877	80	00			10,281	78	10,111	32
do do do	1878					10,413	99	6,022	96
do do do	1879					11,301	53	8,809	77
do do do	1880					11,516	22	12,377	74
do do do	1881					13,950	47	20,705	17
do do do	1882			31,796	41	16,686	78	16,843	60
do do do	1883			21,332	36	15,904	38	15,182	24
do do do	1884			41,640	77	18,448	85	12,003	34
do do do	1885			21,049	23	18,378	55	13,046	95
do do do	1886			14,547	27	19,501	28	11,999	77
do do do	1887			17,911	17	19,053	62	20,071	37
do do do	1888			65,536	64	20,073	60	11,823	74
do do do	1889			51,437	87	19,679	22	19,392	18
do do do	1890			23,221	48	19,655	38	14,399	93
do do do	1891			43,344	41	19,204	76	11,399	93
do do do	1892			38,353	99	19,665	22	12,976	48
do do do	1893			21,127	65	19,310	29	12,451	03
do do do	1894			8,567	78	19,040	93	11,920	74
do do do	1895			6,147	63	19,325	49	11,779	12
Total		637,206	76	414,329	91	411,781	32	398,526	03

CANAL MURRAY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	1868			400	00				
do depuis do	1869								
do do do	1870								
do do do	1871								
do do do	1872								
do do do	1873								
do do do	1874								
do do do	1875								
do do do	1876								
do do do	1877								
do do do	1878								
do do do	1879								
do do do	1880								
do do do	1881								
do do do	1882	7,135	63						
do do do	1883	84,071	68						
do do do	1884	118,187	43						
do do do	1885	148,902	66						
do do do	1886	179,704	52						
do do do	1887	142,563	66						
do do do	1888	146,754	37						
do do do	1889	215,326	46						
do do do	1890	106,760	35						
do do do	1891	61,260	49			494	31		
do do do	1892	5,964	22			5,137	03	173	53
do do do	1893	30,838	79			5,803	48	3,505	15
do do do	1894					5,499	62	5,341	34
do do do	1895					5,667	52	5,295	57
do do do	1895					5,354	97	5,063	49
Total		1,247,470	26	400	00	27,956	93	19,379	08

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

		Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			309,371 31			
do		1868				
do	do	1869				
do	do	1870				
do	do	1871				
do	do	1872				
do	do	1873				
do	do	1874				
do	do	1875				
do	do	1876				
do	do	1877				
do	do	1878				
do	do	1879				
do	do	1880	561 50		1,188 92	3,568 89
do	do	1881			2,489 93	2,233 50
do	do	1882		5,836 51	2,011 92	8,115 50
do	do	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do	do	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do	do	1885	121,382 84		3,303 87	4,653 50
do	do	1886	75,103 30		1,639 75	5,917 88
do	do	1887	179,541 63		1,938 08	6,008 88
do	do	1888	114,879 35		1,770 29	5,151 42
do	do	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do	do	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do	do	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do	do	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
do	do	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
do	do	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
do	do	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
Total.....			1,145,803 89	124,597 33	44,688 96	70,688 91

CANAL TAY.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
do	do	1869			
do	do	1870			
do	do	1871			
do	do	1872			
do	do	1873			
do	do	1874			
do	do	1875			
do	do	1876			
do	do	1877			
do	do	1878			
do	do	1879			
do	do	1880			
do	do	1881			
do	do	1882		748 65	
do	do	1883	4,831 80		
do	do	1884	50,878 12		
do	do	1885	92,473 97		
do	do	1886	65,561 51		
do	do	1887	49,617 92		
do	do	1888	54,166 57		
do	do	1889	89,486 18		
do	do	1890	22,226 23		*
do	do	1891	17,114 78		*
do	do	1892	29,771 65		*
do	do	1893			*
do	do	1894			*
do	do	1895			*
Total.....			476,128 73	748 65	

* Compris dans le canal Rideau.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868								
do do do	1869								
do do do	1870								
do do do	1871								
do do do	1872				949 35				
do do do	1873								
do do do	1874								
do do do	1875								
do do do	1876								
do do do	1877								
do do do	1878								
do do do	1879								
do do do	1880								
do do do	1881								
do do do	1882								
do do do	1883								
do do do	1884								
do do do	1885								
do do do	1886								
do do do	1887								
do do do	1888		8,145 06						
do do do	1889		34,018 95						
do do do	1890		176,568 55						
do do do	1891		325,336 33						
do do do	1892		341,474 31						
do do do	1893		589,801 25						
do do do	1894		1,316,529 29						
do do do	1895		466,151 50				3,432 73		
Total.....			3,258,025 24		949 35		3,432 73		

CANAL DE SOULANGES.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868								
do do depuis do	1869								
do do do	1870								
do do do	1871								
do do do	1872								
do do do	1873								
do do do	1874								
do do do	1875								
do do do	1876								
do do do	1877								
do do do	1878								
do do do	1879								
do do do	1880								
do do do	1881								
do do do	1882								
do do do	1883								
do do do	1884								
do do do	1885								
do do do	1886								
do do do	1887								
do do do	1888								
do do do	1889								
do do do	1890								
do do do	1891								
do do do	1892		54,235 76						
do do do	1893		210,336 24						
do do do	1894		723,380 95						
do do do	1895		752,016 53						
Total.....			1,739,969 48						

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—Dépenses sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

	Exercice terminé le 30 juin	Capital.		Revenu.		Personnel.		Réparations.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial	1868	20,508,866	13	98,378	46	113,084	50	101,646	44	403,879	19
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1869	335,617	56	39,947	79	116,069	76	118,579	31	400,263	32
do	1870	126,898	20	55	00	120,403	02	150,176	70	414,687	02
do	1871	.....	.....	90,355	96	136,040	81	140,467	52	488,538	76
do	1872	255,645	75	116,429	54	124,137	09	152,086	25	486,847	52
do	1873	256,547	27	33,289	27	148,581	18	186,573	13	486,433	26
do	1874	1,189,501	91	127,369	55	167,194	40	213,613	86	510,755	99
do	1875	1,714,830	37	51,479	00	168,401	21	203,226	85	414,979	59
do	1876	2,388,733	46	810	75	178,411	80	190,578	45	390,337	04
do	1877	4,131,374	30	22	30	179,661	40	138,448	51	390,857	37
do	1878	3,843,338	62	.....	.....	187,521	31	122,225	60	373,814	17
do	1879	3,064,098	61	.....	.....	191,892	44	115,349	99	337,675	13
do	1880	2,123,366	34	.....	.....	195,039	33	147,167	52	341,598	14
do	1881	2,075,891	65	7,246	69	197,573	62	154,653	63	361,558	17
do	1882	1,593,174	00	55,025	03	224,572	61	187,339	02	325,231	54
do	1883	1,763,001	97	62,503	14	269,415	01	178,617	36	361,604	01
do	1884	1,577,295	42	60,993	90	192,219	38	192,219	38	372,561	69
do	1885	1,504,621	47	58,237	59	280,637	20	201,708	47	321,289	47
do	1886	1,333,324	80	31,984	02	280,226	20	201,708	47	328,977	43
do	1887	1,783,698	16	65,988	06	282,323	63	198,251	97	328,977	43
do	1888	1,033,118	34	120,561	59	285,172	62	198,888	84	321,784	88
do	1889	972,918	43	162,015	49	292,458	76	201,928	93	317,902	04
do	1890	1,026,364	24	146,853	54	301,040	23	240,261	36	333,188	90
do	1891	1,315,092	15	165,843	87	290,516	63	176,089	00	354,816	92
do	1892	1,437,149	30	194,120	61	294,562	12	204,768	45	349,431	90
do	1893	2,069,573	30	196,185	84	291,588	97	231,115	58	324,475	24
do	1894	3,027,164	19	109,216	33	294,446	34	204,750	39	357,089	87
do	1895	2,452,273	65	216,057	58	281,477	04	179,630	13	387,788	97
do	.....	64,680,569	68	2,266,472	04	6,184,584	90	4,894,465	81	339,890	49
Total	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,578,258	02

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

CANAUUX,

Dt.

PERCEPTEURS des péages sur les

Balances dues par les percepteurs le 1er juillet 1894.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 01	100,039 22 53,635 84 356 75 35 70 216 80 445 59 22 60		95 00 20 00	14 00	100,148 22 53,635 85 356 75 35 70 216 80 445 49 22 60	306 68 197 26 506 67 35 70 915 00 5,038 26 5 00	100,454 90 53,853 11 863 42 35 70 1,131 80 5,433 75 27 60
0 01	154,752 40		115 00	14 00	154,881 41	6,968 87	161,850 28
	1,462 28 26,683 00 825 47 2,794 89 21,840 13 8,859 58	30 00	70 00 10 00 45 00		1,562 28 26,693 00 870 47 3,820 65 38,179 96 8,859 58	2,716 00 1,395 00 560 00	4,278 28 28,088 00 1,430 47 3,820 65 66,129 99 8,859 58
	62,465 35	2,437 93	125 00	14,957 66	79,985 94	32,621 03	112,606 97
	9,457 69 11,439 57 599 35		5 00		9,457 69 11,444 57 599 35	100 00	9,457 69 11,544 57 599 35
	21,496 61		5 00		21,501 61	100 00	21,601 61
	19,252 05 13,243 87 186 57 1,145 70			8 00	19,252 05 13,251 87 198 57 1,146 35	13 00 23 00	19,252 05 13,264 87 221 57 1,146 35
	33,828 19		12 00	8 65	33,848 84	36 00	33,884 84
	3,724 21 1,479 82 629 67	69 02		310 00	4,103 23 1,479 82 629 67	639 50 105 00 84 50	4,742 73 1,584 82 714 17
	5,833 70	69 02		310 00	6,212 72	829 00	7,041 72
	2,072 42				2,072 42		2,072 42
	2,072 42				2,072 42		2,072 42
	699 95				699 95		699 95
	699 95				699 95		699 95

1894-95.

canaux—Compte des recettes.

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balance.	Total.	Relié des dépenses et réparations.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau, etc.			
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Canal Welland.</i>					142,188 54
Port-Colborne	100,148 22	306 68		100,454 90	3,711 31
Port-Dalhousie	53,655 85	197 26		53,853 11	2,272 59
Dumville	356 75	506 67		863 42	783 00
Port-Maitland	35 70			35 70	631 00
Port-Robinson	216 80	915 00		1,131 80	772 18
Sainte-Catherine	445 49	5,038 26		5,483 75	185 67
Chippawa	22 60	5 00		27 60	130 00
Totaux	154,881 41	6,968 87		161,850 28	150,674 29
<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>					166,960 54
Beauharnois	1,562 28	2,716 00		4,278 28	1,540 68
Cornwall	26,693 00	1,395 00		28,088 00	2,090 77
Cardinal	870 47	560 00		1,430 47	1,325 01
Lachine	3,820 65			3,820 65	2,235 43
Montréal	38,179 96	27,950 03		66,129 99	8,815 64
Kingston	8,859 58			8,859 58	1,205 63
Totaux	79,985 94	32,621 03		112,606 97	184,173 70
<i>Canal Chambly.</i>					34,181 74
Chambly	9,457 69			9,457 69	1,591 23
Saint-Jean	11,443 80	100 00	0 77	11,544 57	1,699 89
Saint-Ours	599 35			599 35	616 20
Totaux	21,500 84	100 00	0 77	21,601 61	38,089 06
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>					33,290 51
Ottawa	19,252 05			19,252 05	2,418 66
Grenville	13,251 87	13 00		13,264 87	1,150 83
Carillon	198 57	23 00		221 57	840 17
Ecluse Sainte-Anne	1,146 35			1,146 35	842 12
Totaux	33,848 84	36 00		33,884 84	36,123 63
<i>Canal Rideau.</i>					54,664 00
Ottawa	4,103 23	639 50		4,742 73	2,418 66
Kingston-Mills	1,479 82	105 00		1,584 82	460 16
Smith's-Falls	629 67	84 50		714 17	345 40
Totaux	6,212 72	829 00		7,041 72	57,888 22
<i>Canal Saint-Pierre.</i>					2,853 36
	2,072 42			2,072 42	238 23
Totaux	2,072 42			2,072 42	3,091 59
<i>Canal Murray.</i>					10,627 38
Brighton	699 95			699 95	311 02
Totaux	699 95			699 95	10,938 40

CANAUX,

Dt.

PERCEPTEURS des péages sur les

Balance due par les percepteurs, 1er juillet 1894.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
	68 19			0 25	68 44		68 44
	425 78			93 00	518 78		518 78
	46 02				46 02	50 00	96 02
	28 05				28 05		28 05
	285 23				285 23	2 00	287 23
	105 27				105 27		105 27
	958 54			93 25	1,051 79	52 00	1,103 79
0 01	282,107 16	2,506 95	257 00	15,383 56	300,254 68	40,606 90	340,861 58
					971 09		971 09
					299,283 59		339,890 49

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

1894-95—Fin.

canaux, etc., comptes des recettes.

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balance.	Total.	Mémoire des dépenses et réparations.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chute d'eau, etc.			
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>					7,558 67
Burleigh	68 44			68 44	1 44
Bobcaygeon	518 78			518 78	45 09
Fenelon-Falls	46 02	50 00		96 02	
Hastings	28 05			28 05	22 62
Peterboro'	285 23	2 00		287 23	3 75
Buckhorn	105 27			105 27	
Totaux	1,051 79	52 00		1,103 79	7,631 57
Sault-Sainte-Marie					3,432 73
Culbute					870 33
Dragueurs					8,566 50
Inspection					2,562 99
Département des impressions et de la papeterie publique					639 93
En général					1,547 37
	300,253 91	40,606 90	00 77	340,861 58	506,280 31
Moins remboursements	971 09			971 09	
Revenu net	299,282 82			339,890 49	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Av.

N^o 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires—1894-95.

Dt.

Balance due le 1 ^{er} juillet 1894.	Eché pendant l'année expirée le 30 juin 1895.	Total.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Diminution.	Payé aux percepteurs.	Balance.	Total.
\$ c.	\$ c.	\$ c.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
28,681 43	7,824 55	36,505 98	Canal Welland.....	.....	6,898 43	29,607 55	36,505 98
2,945 62	979 00	3,924 62	do Williamsburg.....	.....	560 00	3,364 22	3,924 62
1,702 50	4,205 00	5,907 50	do Cornwall.....	.....	1,395 00	4,512 50	5,907 50
8,171 50	2,437 00	10,608 50	do Beauharnois.....	.....	2,716 00	7,892 50	10,608 50
27,854 98	24,556 75	52,411 73	do Lachine.....	1,590 50	27,948 03	22,872 80	52,411 73
276 84	145 00	421 84	do Chambly.....	.....	100 00	321 84	421 84
4,750 04	1,016 20	5,766 24	do Rideau.....	.....	829 00	4,937 24	5,766 24
80 00	90 00	170 00	Divers.....	.....	90 00	80 00	170 00
354 18	.....	354 18	Ventes des terres, chemin de fer Intercolonial.....	.....	.....	354 18	354 18
74,817 09	41,253 50	116,070 59	Totaux.....	1,590 90	40,586 46	73,948 23	116,070 59

LEONARD SHANNON,
*Comptable,*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT INDIQUANT LES REMBOURSEMENTS DES PÉAGES DES CANAUX
PAYÉS PENDANT L'EXERCICE 1894-95.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canaux.	Montant.	Total.
1894				\$ c.	\$ c.
26 sept.	Lomes, Higginson et Cie.	Payé en plus sur houille.	Lachine	16 64	
29 do	John Heney	Bois	Rideau.....	445 27	16 64
7 nov.	M. Garranr	Houille.....	Chambly..	1 35	445 27
7 do	Cie de Transport de Montréal...	Ciment.....	Canaux du St-Laurent	53 21	1 35
14 déc.	do do	do	do	38 70	
14 do	J. B. Fairgrieve	do	do	64 35	
1895					
18 janv.	Cie de Transport de Montréal...	do	do	8 70	
18 do	Poupore et Fraser.....	do	do	23 51	
5 fév.	R. O. et A. B. Mackay.....	Fer et ciment.....	do	67 28	
13 do	Cie de Transbordement de Kings- ton et Montréal.....	Mais	do	125 02	
15 do	R. O. et A. B. Mackay.....	Fonte et ciment.....	do	30 55	411 32
1894					
14 déc.	J. et T. Conlon.....	Ciment.....	Welland ...	95 91	
1895					
15 fév.	R. O. et A. B. Mackay.....	Fonte et ciment.....	do	0 60	96 51
					971 09

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

	Année.	Construction.	Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.		Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.	
			\$	c.	\$	c.
Dépensé avant la confédération.....		10,766,725 54				
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58		
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76		
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09		
do do do	1871	2,916,782 13	442,993 31	565,713 52		
do do do	1872	5,131,141 51	595,076 22	622,900 56		
do do do	1873	5,201,450 37	1,011,892 60	703,458 26		
do do do	1874	3,614,898 81	1,847,175 24	893,430 17		
do do do	1875	3,426,099 55	1,532,589 62	861,593 43		
do do do	1876	1,108,321 59	1,277,197 79	848,861 46		
do do do	1877	1,318,352 19	1,661,673 55	1,154,445 35		
do do do	1878	408,816 74	1,811,273 56	1,378,946 78		
do do do	1879	226,639 19	2,010,183 22	1,294,099 69		
do do do	1880	2,048,014 60	1,607,956 70	1,520,310 45		
do do do	1881	608,732 80	1,780,353 53	1,777,856 76		
do do do	1882	585,568 79	2,080,592 37	2,100,315 85		
do do do	1883	1,616,632 96	2,383,477 20	2,395,034 99		
do do do	1884	1,405,377 52	2,366,719 95	2,376,666 19		
do do do	1885	1,195,363 08	2,400,229 87	2,392,605 00		
do do do	1886	544,958 17	2,508,473 10	2,406,858 88		
do do do	1887	823,070 86	2,854,158 91	2,621,337 41		
do do do	1888	742,203 09	3,300,481 94	2,937,337 40		
do do do	1889	655,228 13	3,174,785 19	2,923,736 46		
do do do	1890	365,246 48	3,500,455 80	2,958,243 88		
do do do	1891	79,929 34	3,691,273 65	3,007,630 51		
do do do	1892	168,101 77	3,458,891 39	2,978,950 82		
do do do	1893	228,984 79	3,062,207 45	3,099,815 20		
do do do	1894	166,362 43	2,999,817 07	3,020,485 74		
do do do	1895	327,034 51	2,964,940 98	2,979,795 59		
Total.....		*48,175,387 26	57,577,988 51	51,167,450 28		

* Y compris \$296,872.90 imputés au "Fonds Consolidé".

Coût total de la construction comme ci-dessus..... \$48,175,387 26

MOINS montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.
1868.....	\$ 16,800 99	\$ 11,302 89
1870.....	34,403 45	1,749 21
1871.....	50,405 69	
1873.....	106,899 59	75,311 08
	<u>\$ 208,509 72</u>	<u>\$ 83,363 18</u>
		208,509 72

\$ 296,872 90

Conformément avec le bilan, Comptes publics, 1894-95..... \$47,878,514 36

Chemin de fer Intercolonial.....	\$47,878,514 36
do du Cap-Breton.....	3,859,884 54
do Oxford et New-Glasgow.....	1,945,497 69
do de Prolongement-Est.....	1,324,042 81

Capital total du coût du système du ch. de fer Intercolonial. \$55,007,939 40

LEONARD SHANNON,

Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.		Revenu reçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....							
do depuis do	1868						
do do do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871						
do do do	1872						
do do do	1873						
do do do	1874						
do do do	1875						
do do do	1876						
do do do	1877						
do do do	1878						
do do do	1879						
do do do	1880						
do do do	1881						
do do do	1882						
do do do	1883						
do do do	1884	1,284,311	97	10,033	77	30,767	66
do do do	1885	2,055	92	78,273	65	73,050	01
do do do	1886	183	79	94,756	06	66,893	11
do do do	1887			94,254	04	64,107	10
do do do	1888			90,954	73	70,552	20
do do do	1889	34,235	73	90,719	04	72,436	65
do do do	1890			79,102	77	84,658	95
do do do	1891	3,255	40	*		†	
do do do	1892			*		†	
do do do	1893			*		†	
do do do	1894			*		†	
do do do	1895			*		†	
Total.....		1,324,042	81	538,094	06	462,465	68

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....					
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886	85,610	69		
do do do	1887	2,299	62		
do do do	1888	500	17		
do do do	1889				
do do do	1890				
do do do	1891				
do do do	1892				
do do do	1893				
Total.....		*88,410	48		

* 56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de \$40,000, qui fut payée au receveur général en mars 1893.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.....	1868				
do depuis do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887		76,501 89		
do do do	1888		689,450 50		
do do do po	1889		1,083,276 60		
do do do	1890		1,170,523 62		
do do do	1891		521,441 62		
do do do	1892		99,936 96		
do do do	1893		59,982 74		
do do do	1894		158,770 61		
do do do	1895		*		
Total			3,859,884 54		†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial.
chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans les frais d'exploitation du

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Dépendé par le gouvernement avant la confédération.....	1868				
do depuis do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888		280,932 35		
do do do	1889		840,553 57		
do do do	1890		434,074 60		
do do do	1891		220,886 39		
do do do	1892		48,745 23		
do do do	1893		7,922 80		
do do do	1894		112,382 75		
do do do	1895		*		
Total			1,945,497 69		

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial.
chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans les frais d'exploitation du

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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

	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.	1874	3,114,735 11	750 00	
do depuis do	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
do do do	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
do do do	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
do do do	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
do do do	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
do do do	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
do do do	1881	.....	203,122 88	131,131 43
do do do	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
do do do	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
do do do	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
do do do	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
do do do	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
do do do	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
do do do	1888	.....	229,639 95	158,363 62
do do do	1889	.....	247,559 44	171,369 56
do do do	1890	.....	266,485 85	160,971 78
do do do	1891	.....	257,990 08	174,258 05
do do do	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
do do do	1893	.....	226,422 17	162,690 42
do do do	1894	.....	226,891 06	158,533 83
do do do	1895	.....	232,905 19	149,654 78
Total.....	.....	3,750,565 38	4,638,581 77	2,970,660 52

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTREAL ET L'EUROPE

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération..	1868						
do depuis do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871						
do do do	1872						
do do do	1873						
do do do	1874						
do do do	1875						
do do do	1876						
do do do	1877						
do do do	1878						
do do do	1879						
do do do	1880						
do do do	1881						
do do do	1882						
do do do	1883						
do do do	1884						
do do do	1885		49,587 45				
do do do	1886		135,214 38				
do do do	1887		24,157 32				
do do do	1888		397 35				
do do do	1889						
do do do	1890						
do do do	1891		124,568 23				
do do do	1892						
do do do	1893						
do do do	1894		17 99				
do do do	1895						
Total.....			333,942 72				

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

	Année.	Construction, y compris subvention de \$25,000,000.	Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....						
do depuis do	1868					
do do do	1869					
do do do	1870					
do do do	1871	30,148 32				
do do do	1872	489,428 16				
do do do	1873	561,818 44				
do do do	1874	310,224 88				
do do do	1875	1,546,241 67				
do do do	1876	3,346,567 06				
do do do	1877	1,691,149 97				
do do do	1878	2,228,373 13				
do do do	1879	2,240,285 47				
do do do	1880	4,044,522 72		78,892 01	104,975 69	
do do do	1881	4,968,503 93		236,944 98	291,498 06	
do do do	1882	(1) 4,589,075 79		1,786 20		
do do do	1883	(2) 10,033,800 04		266 09		
do do do	1884	(3) 11,192,722 02		327 02		
do do do	1885	(4) 9,900,281 53				
do do do	1886	(5) 3,672,584 81				
do do do	1887	(6) 915,037 49				
do do do	1888	52,093 65				
do do do	1889	86,716 07				
do do do	1890	40,980 54				
do do do	1891	37,367 00				
do do do	1892	66,211 39				
do do do	1893	413,836 49				
do do do	1894	146,539 87				
do do do	1895	49,209 77				
Total.....		*62,653,745 21		318,216 30	396,473 75	

* Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1894-95.

(1)	Comprenant.....	\$ 2,210,000 00 à compte des subsides	
(2)	do	5,323,076 60	do
(3)	do	7,254,208 27	do
(4)	do	6,862,201 00	do
(5)	do	2,890,427 00	do
(6)	do	460,087 13	do

\$25,000,000 00

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.....					
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888				
do do do	1889		9,847 27		
do do do	1890		381,942 75		
do do do	1891		196,869 36		
do do do	1892		26,129 39		
do do do	1893		2,190 62		
do do do	1894		1,675 36		
do do do	1895		570 55		
Total.....			619,225 80		

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement. avant la confédération.		13,881,460	65				
do depuis do	1868	483,353	65	359,961	08	420,752	58
do do do	1869	282,615	18	387,548	47	455,022	76
do do do	1870	1,729,381	49	445,208	75	471,245	09
do do do	1871	2,946,930	45	442,993	31	565,713	52
do do do	1872	5,620,569	67	595,076	22	622,900	56
do do do	1873	5,763,268	81	1,011,892	60	703,458	26
do do do	1874	3,925,123	69	1,847,925	24	893,430	17
do do do	1875	5,018,427	85	1,581,934	24	886,087	42
do do do	1876	4,497,434	75	1,497,123	22	966,922	42
do do do	1877	3,209,502	16	1,890,268	80	1,285,110	27
do do do	1878	2,643,741	73	2,032,873	05	1,514,846	38
do do do	1879	2,507,053	71	2,233,496	34	1,419,955	60
do do do	1880	6,109,077	14	1,851,489	26	1,739,137	25
do do do	1881	5,577,236	73	2,220,421	39	2,200,486	25
do do do	1882	5,175,046	61	2,310,638	54	2,237,533	39
do do do	1883	11,707,619	02	2,636,551	70	2,541,205	41
do do do	1884	14,013,074	89	2,613,508	87	2,551,937	97
do do do	1885	11,224,244	54	2,749,710	53	2,624,243	07
do do do	1886	4,443,220	17	2,819,973	50	2,628,336	35
do do do	1887	1,846,887	18	3,152,650	40	2,840,747	88
do do do	1888	1,765,582	11	3,621,076	62	3,166,253	22
do do do	1889	2,709,857	37	3,513,063	67	3,167,542	67
do do do	1890	2,392,767	99	3,846,044	42	3,203,874	11
do do do	1891	1,184,317	34	3,949,263	73	3,181,888	56
do do do	1892	417,425	73	3,748,597	77	3,136,393	51
do do do	1893	712,917	44	3,288,629	62	3,262,505	62
do do do	1894	585,749	01	3,226,208	13	3,179,019	57
do do do	1895	376,814	83	3,197,846	17	3,129,450	37
Total		*122,750,701	89	63,071,980	64	54,996,050	23

* Montant total payé sur la construction \$122,750,701 89

Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de l'embranchement de Carleton 40,000 00

Coût total de la construction \$122,710,701 89

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

ANNEXE

Etat indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions votées.		Chemins de fer.				
Par quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.
	\$ c.		\$	\$	\$	\$
46 Vic. ch. 25	156,800 00	International, Québec	144,000			
53 do 2						
45 do 14	384,000 00					
46 do 25	80,000 00					
48-49 do 59	96,000 00					
49 do 10	186,295 00					
50-1 do 24	28,800 00	Québec et Lac-Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219
51 do 3	96,000 00					
52 do 3	64,000 00					
53 do 2	30,000 00					
54-5 do 8	5,250 00					
57-8 do 4	44,800 00					
46 do 25	89,600 00					
49 do 10	70,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600		
50-1 do 24	12,800 00					
52 do 3	32,000 00					
55-6 do 5	64,000 00					
47 do 8	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec		49,090	41,000	60,580
51 do 3	41,000 00					
53 do 2	24,000 00					
46 do 25	115,200 00	Caraquette, N.-B.	32,000	76,800	61,200	
47 do 8	76,800 00					
50-1 do 24	32,000 00					
47 do 8	32,000 00					
49 do 10	57,600 00	Grand-Nord, Québec		25,088		
52 do 3	22,400 00					
53 do 2	48,000 00					
56 do 2	48,000 00					
57-8 do 4	96,000 00					
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario		48,000		
45 do 14	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	154,440	1,051,590	78,370	
46 do 26	660,000 00					
53 do 2						
47 do 8	128,000 00	Canada-Est, autrefois Nord et de l'Ouest, N.-B.		128,000	18,200	
48-9 do 59	19,200 00					
49 do 10	32,000 00					
48-9 do 59	140,800 00					
57-8 do 4	35,200 00					
47 do 8	60,342 00	Québec-Central, Québec			60,342	
51 do 3						
53 do 2	288,000 00	Montréal et Sorel, Québec		64,972	4,950	
48-9 do 59	72,000 00					
53 do 2	40,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec		30,000		
48-9 do 59	30,000 00					
50-1 do 24	64,000 00					
51 do 3	9,600 00					
46 do 25	38,400 00	Elgin, Petitediac et Havelock, N.-B.		38,400		
51 do 3	44,252 82					
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.		22,400		
48-9 do 59	96,000 00					
49 do 10	38,400 00	Canada-Atlantique, Ont.		48,480	44,384	
50-1 do 24	180,000 00					
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaimo, C.-B.		422,520	327,480	
47 do 8	96,000 00					
46 do 25	320,000 00	Erié et Huron, Ontario			96,000	
47 do 8	300,000 00					
52 do 3		Baie-des-Chaleurs, Québec				250,000
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.				97,440

N° 3.

des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1895.

Versements.								Total
1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	au 30 juin 1895.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
8,960 00		3,840 00						156,800 00
232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	81,600 00		1,002,999 50
		95,744 00	7,600 00		1,856 00	13,932 80		208,732 80
24,158 00							18,750 00	193,578 00
40,050 00	13,950 00							224,000 00
		20,000 00	9,500 00	24,100 00			32,000 00	110,688 00
								48,000 00
		35,000 00	600 00					1,320,000 00
159,400 00	6,300 00	100 00					30,400 00	342,400 00
								60,342 00
		6,719 50	17,116 07					93,757 57
16,400 00	36,700 00	5,400 00			15,100 00			103,600 00
				44,252 82				82,652 82
								22,400 00
	9,491 20	149,812 00	30,188 00					282,355 20
								750,000 00
								96,000 00
50,300 00	75,200 00	148,675 00				95,825 00		620,000 00
16,000 00								113,440 00

ANNEXE N° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées.		Chemins de fer.					Total au 30 juin
Par quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	
	\$ c.		\$	\$	\$	\$	\$ c.
50-1 Vic., c. 24	217,600 00	St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Qué., à présent ch. de fer des Laurentides				64,430	
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200	
49 do 10	32,000 00						
50-51 do 24	96,000 00	Grand-Oriental, Qué.				19,200	
56 do 2	64,000 00						
53 do 2	37,500 00						
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa Ont.				15,000	
52 do 3							
49 do 10	96,000 00	Bouc tonche et Moncton, N.-B.				40,480	
50-51 do 24	6,400 00						
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.				1,000	
52 do 3							
57-8 do 4	274,940 00	Colonisat. du Lac-Témiscamingue, Qué.				14,000	
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.					
50-1 do 24	4,000 00						
45 do 14	240,000 00						
48-9 do 58	258,000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec ..					
51 do 3	100,000 00						
53 do 2	51,200 00						
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ontario.					
50-1 do 24	6,400 00						
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario.					
50-1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Québec.					
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec.					
53 do 2							
50-1 do 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec.					
52 do 3	14,400 00						
53 do 2	76,800 00						
57-8 do 4	96,000 00						
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario.					
53 do 2							
54-5 do 8	64,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec.					
57-8 do 4							
49 do 10	32,000 00	Norfolk-Sud, Ontario.					
53 do 2	10,200 00						
50-1 do 24	54,400 00	Jonction de Guelph, Ontario.					
50-1 do 24	51,200 00						
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario.					
49 do 10							
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec.					
52 do 3	48,000 00						
50-1 do 24	118,400 00	Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ontario.					
55-6 do 5	224,000 00						
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec.					
50-1 do 24	38,400 00						
55-6 do 5	08,000 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario.					
57-8 do 4	108,800 00						
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de ch. de fer Frédérickton et Ste-Marie, N.-B.					
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B.					
55-6 do 5	240,000 00						
50-1 do 24	44,800 00	Cie de ch. de fer de houille de Cumberland, N.-E.					
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ontario.					
52 do 3	54,400 00	Mille-Iles, Ontario.					
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec.					
56 do 3							
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel front. St-Clair, Ont.					

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—Suite.

Versements.								Total au 30 juin
1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
28,383 00			32,003 00	92,784 00				217,600 00
			16,300 00	4,845 00				11,200 00
					17,000 00	32,000 00	32,000 00	40,345 00
								96,000 00
20,573 57		4,366 00	1,600 43			34,580 00		101,600 00
18,428 57	1,387 06		10,684 37	18,960 00				50,460 00
3,000 00	9,000 00	26,360 00						285,958 95
26,138 78		9,761 22	1,600 00				233,198 95	37,500 00
249,684 00	163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00			645,950 00
32,000 00	19,200 00							51,200 00
14,656 00								14,656 00
11,840 00	3,520 00							15,360 00
60,000 00	800 00	189,200 00	6,000 00					256,000 00
15,057 00	13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00		92,096 00	287,936 00
	45,000 00		47,400 00	12,800 00				105,200 00
	19,700 00	20,080 00	1,500 00					41,280 00
	54,400 00							54,400 00
	46,000 00							46,000 00
	21,888 00							21,888 00
	63,900 00	91,300 00						155,200 00
	106,500 00	11,900 00				220,331 00		338,731 00
	54,650 00	4,250 00						58,900 00
	26,640 00		11,760 00					38,400 00
	30,000 00							30,000 00
	5,553 57							5,553 57
		219,100 00	3,300 00	8,300 00				230,700 00
		29,400 00	10,450 00					39,850 00
		9,800 00	3,800 00					13,600 00
		10,400 00				14,000 00		24,400 00
		65,600 00					30,400 00	96,000 00
		173,000 00	143,400 00	58,600 00				375,000 00

ANNEXE n° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins de

Subventions.		Chemins de fer.	1883-84. 1884-85. 1885-86. 1886-87.				
Par quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	
	\$ c.		\$	\$	\$	\$	
50-1 Vic., c. 24	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario.					
57-8 do 4							
51 do 3	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et Ouest, Ontario.					
53 do 2							
50-1 do 24		Montréal et Ottawa, Ontario.					
53 do 2	192,000 00						
54-5 do 8							
57-8 do 4							
50-1 do 24	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E.					
52 do 3	320,000 00	Ottawa et Gatineau, Québec.					
57-8 do 6	64,000 00						
51 do 3	83,612 54	Central, N.-B.					
52 do 3	142,400 00						
53 do 2	48,000 00	Montréal et Ouest, Québec.					
57-8 do 4	361,270 00						
53 do 2	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ont.					
57-8 do 4	64,000 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.					
52 do 3	163,200 00						
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.					
53 do 2	35,200 00						
55-6 do 5	9,600 00	Colombie et Kootenay, C.-B.					
53 do 2	112,000 00						
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ont.					
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Québec.					
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack Qué.					
55-6 do 5	25,024 00						
51 do 3	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B.					
55-6 do 5	40,000 00	Cie de ch. de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, N.-E.					
56 do 2	102,400 00	Comtés-Unis, Québec.					
57-8 do 4	102,400 00	Cie de ch. de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, Québec.					
55-6 do 5	21,600 00						
55-6 do 5	430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.					
56 do 2	67,200 00	Montfort et de Colonisation, Québec.					
55-6 do 5	48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec.					
57-8 do 4	48,000 00						
56 do 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ont.					
55-6 do 5	80,000 00	Canadien du Pacifique, Revelstoke au Lac-LaFlèche, C.-B.					
57-8 do 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.					
55-7 do 5	89,600 00	Dominion Coal Co., N.-E.					
			208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	
37 do 14	1,525,250 00	Canada-Central.					
46 do 2		Canadien du Pacifique, ligne princimp.					
44 do 1	25,000,000 00						
37 do 8	1,500,000 00	Canadien du Pacifique, prolongem.					
48-9 do 58		Comtés de l'Ouest.					

Ce rapport ne comprend pas le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1895.

fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—Fin.

Versements.								Total
1887-88	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	au 30 juin 1895.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
		36,620 00	16,190 00					52,810 00
			87,000 00	70,075 00	114,125 00			271,200 0
			49,960 00			23,640 00		73,600 00
			42,670 00	2,130 00				44,800 00
			87,582 00	38,790 00	104,380 00	53,376 00		234,128 00
			75,639 00	83,612 54				159,251 54
			76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00		361,270 00
				30,400 00	28,820 00		68,780 00	128,000 00
				162,260 00		640 00	300 00	163,200 00
				73,000 00	41,674 46	19,341 54		134,016 00
				88,800 00				88,800 00
				32,800 00				32,800 00
				32,000 00		52,800 00		84,800 00
				40,256 00	24,448 00	297 60		65,001 60
				24,439 84				24,439 84
					32,945 84	5,454 16		38,400 00
						88,973 00	42,728 15	131,701 15
						18,688 00	2,912 00	21,600 00
						101,120 00	249,280 00	350,400 00
						32,000 00	35,200 00	67,200 00
						35,200 00	38,400 00	73,600 00
							39,744 00	39,744 00
							28,000 00	28,000 00
							117,760 00	117,760 00
							32,000 00	32,000 00
1,027,041 92	846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	1,043,285 10	1,123,949 10	12,487,136 54
								1,525,250 00
								25,000,000 00
								1,500,000 00
								500,000 00
								41,012,386 54

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ANNEXE N^o 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 30 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 ; il comprend de plus les travaux exécutés jusqu'à date. Il est accompagné des documents suivants :—

1. Rapport annuel du gérant général des chemins de fer du gouvernement, suivi des rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant du service des machines de la division de l'Intercolonial, et de celui du surintendant de la division de l'Île du Prince-Edouard, avec les états des comptes préparés par les comptables de ces lignes.

2. Rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux, et de l'inspecteur du revenu des canaux.

3. Relevé de l'état actuel des subventions accordées aux fins d'aider à la construction de chemins de fer, ainsi qu'une liste des actes des subventions aux chemins de fer.

4. Contrats passés dans le cours de l'année, par M. Doull.

5. Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués par le ministère dans le cours de l'année, par M. Doull.

6. Propriétés achetées ou endommagées dans le cours de l'année, par M. Doull.

7. Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction de chemins de fer, faites durant l'année, par M. Doull.

8. Statistiques des canaux relatives à la saison de navigation de 1894, compilées par M. Devlin.

9. Statistiques des chemins de fer pour l'exercice terminé au 30 juin 1895, compilées par M. Ridout, d'après les rapports préparés par les compagnies de chemins de fer.

10. Mémoire lu par l'honorable sir Charles Tupper, haut-commissaire canadien, devant le Congrès International des chemins de fer, traitant des progrès des voies ferrées en Canada, et des bénéfices qui en ont découlé pour le développement économique du pays.

Le tableau suivant indique la longueur des chemins de fer de l'Etat à la date du 30 juin 1895 :—

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

	Milles.	Total, milles.
Jonction de la Chaudière à Halifax	678	
Moncton à Saint-Jean.....	89	
Truro à Sydney.....	217	
Jonction d'Oxford à Pictou.....	70	
Jonction de la Chaudière à Lévis.....	8	
Lévis à la jonction de Saint-Charles <i>via</i> Harlaka.....	14	
Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7	
Jonction de Derby à Indiantown.....	14	
Jonction de Painsec à Indiantown.....	11	
Jonction de Pugwash à Pugwash.....	5	
Jonction de Stellarton à Brown's-Point.....	12	
Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord.....	5	
New-Glasgow à Pictou-Landing.....	7	
Embranchement de Dartmouth.....	5	

A reporter..... 1,142

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.	Total, milles.
Report.....	...	1,142
Rivière-du-Loup, embranchement du quai.....	4	
Rimouski do	2	
Newcastle do	2	
Dorchester do	1	
Baie-Courtney do	1	
Sackville do	1½	
Stewiacke do	1	
Filature de coton, Halifax, do	1	
	12½	

Longueur totale du chemin de fer Intercolonial..... 1,154½

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction de Windsor à Windsor..... 32

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

Souris à Tignish.....	168
Mount-Stewart à Georgetown.....	24
Charlottetown à Royalty-Junction	5
Emerald-Junction au Cap- Traverse.....	13
Alberton au quai Cascumpec	1
	211

Longueur total des chemins de fer de l'Etat..... 1,397½

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peut se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	—	Montant.	Profit.	Pertes.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.
Chemin de fer Intercolonial...	142	Recettes	2,940,717 95		
		Frais d'exploitation.....	2,936,902 74		
				3,815 21	
Embranchement de Windsor..	32	½ des recettes.....	39,077 64		
		Entretien	14,640 07		
				24,437 57	
Ch. de f. Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	149,654 78		
		Frais d'exploitation.....	232,905 19		
					83,250 41
		Profits déduits des pertes..		28,252 78	83,250 41
					28,252 78
Total, milles.....	1,385	Perte nette			54,997 63

L'entretien de la voie et du matériel roulant a été l'objet d'une attention diligente, et tous deux sont dans une bonne condition. L'exploitation de la voie a été suivie de près, ainsi qu'il est facile de le constater par les résultats de l'année, tels que notés ci-haut.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent comme suit:—

	1893-94.	1894-95.
	\$ c.	\$ c.
Chemin de fer Intercolonial.....	2,987,510 27	2,940,717 95
Embranchement de Windsor.....	32,975 47	39,077 64
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	158,533 83	149,654 78
Total.....	3,179,019 57	3,129,440 37

Soit une diminution dans les recettes brutes de \$49,579.20

Les dépenses brutes d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent comme suit:—

	1893-94.	1894-95.
	\$ c.	\$ c.
Chemin de fer Intercolonial.....	2,981,671 98	2,936,902 74
Embranchement de Windsor.....	17,645 09	14,640 07
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....	226,891 06	232,905 19
Total.....	3,226,208 13	3,184,448 00

Soit une réduction dans les frais d'exploitation pour l'exercice, en regard de ceux de l'exercice précédent, de \$41,760.13. Ces dépenses se répartissent comme suit:—

	1893-94.	1894-95.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
			\$ c.	\$ c.
Traction.....	1,139,245 50	1,108,697 53		30,547 97
Dépenses pour voitures.....	710,681 32	685,164 28		25,517 04
Entretien de la voie et des travaux d'art.....	774,183 33	795,707 76	21,524 43	
Dépenses des gares.....	395,972 08	397,251 45	1,279 37	
Frais généraux.....	206,125 90	197,636 98		8,488 92
	3,226,208 13	3,184,448 00	22,803 80	64,553 93
				22,803 80
Diminution nette.....				41,750 13

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le trafic transatlantique en passagers et marchandises, *via* le port d'Halifax, indique une diminution pour la saison d'hiver de 1894-95, comparée à la saison correspondante précédente, ainsi qu'on peut le voir par les deux tableaux suivants:—

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT COMPARATIF des passagers océaniques comptés au port d'Halifax pendant les hivers de 1893-94 et 1894-95.

Nom du steamer.	1893-94. Nombre de passagers.			Nom du steamer.	1894-95. Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Carthagénien.....	7	273	280	Carthagénien.....	4	45	49
Oregon.....	37	273	310	Oregon.....	41	327	378
Markomonía.....	9	41	50	Numidien.....	58	457	515
Numidien.....	52	436	488	Labrador.....	77	344	421
Stubbenkerk.....	Nil.	255	255	Assyrien.....	10	210	220
Labrador.....	65	667	732	Mongolien.....	32	168	200
Assyrien.....	7	33	40	Vancouver.....	52	458	510
Gremin.....	Nil.	225	225	Corean.....	Nil.	15	15
Mongolien.....	27	290	317	Laurentien.....	25	253	278
Lake Winnipeg.....	11	334	345	Pomeranien.....	3	69	72
Vancouver.....	34	342	376	Parisien.....	12	279	291
Corean.....	1	42	43	Sarnia.....	18	126	144
Laurentien.....	15	240	255				
Lake Ontario.....	16	144	160				
Lake Superior.....	6	132	138				
Lake Népigon.....	1	43	44				
Pomeranien.....	4	55	59				
Parisien.....	22	423	445				
Sarnia.....	13	420	433				
Total.....	327	4,668	4,995	Total.....	332	2,761	3,093

Sur les 4,495 passagers de 1893-94, 3,303 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer du Pacifique Canadien, et 1,692 *via* Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 3,093 passagers de 1894-95, 1,746 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer du Pacifique Canadien, et 1,347 *via* Chaudière par le Grand-Tronc.

ÉTAT COMPARATIF du trafic transatlantique des marchandises pendant les hivers de 1893-94 et 1894-95.

Noms des lignes de steamers.	HIVER DE 1893-94.			Nom des lignes de steamers.	HIVER DE 1894-95.		
	Jaugeage, tonneaux.	Poids.	Total de tonneaux.		Jaugeage, tonneaux.	Poids.	Total de tonneaux.
Ligne Allan, de Liverpool.....	2,280	1,536	3,816	Ligne Allan, de Liverpool.....	1,903	1,997	3,900
Ligne Canada et Terre-neuve, de Liverpool.....	134	360	494	Ligne Dominion, de Liverpool.....	547	348	895
Ligne Furness, de Londres.....	1,183	817	2,000	Ligne Canada et Terre-neuve, de Liverpool.....	82	223	305
Ligne Dominion, de Liverpool.....	673	133	806	Ligne Furness, de Londres.....	1,022	457	1,479
Ligne Donaldson, de Glasgow.....	10	213	223	Ligne Donaldson, de Glasgow.....	1,252	1,836	3,088
Ligne Hansa, d'Anvers.....	1	Nil.	1	Ligne Hansa, d'Anvers.....	Nil.	Nil.	Nil.
Ligne Beaver, de Liverpool.....	101	121	222	Ligne Beaver, de Liverpool.....	Nil.	Nil.	Nil.
				Société Columba Belge de Navigation.....	12	243	255
Total.....	4,382	3,180	7,562	Total.....	4,818	5,104	9,922

Ce tableau montre qu'il y a eu une augmentation de 2,360 tonnes dans le transport du fret océanique pour l'hiver de 1894-95 sur l'hiver de 1893-94. Ce résultat était en quelque sorte inattendu par suite de l'incendie qui a détruit les quais et les entrepôts au terminus en eau profonde ainsi qu'à Richmond dans la cité d'Halifax, et qui a fait penser que peut-être le trafic se dirigerait vers quelque autre port. Toutefois, l'honorable ministre des chemins de fer et canaux a pourvu à des arrangements temporaires pour le service du fret océanique arrivant au port d'Halifax, ou partant de ce port, lesquels ont obvié autant que possible aux inconvénients causés par l'incendie, et le mouvement du trafic s'est fait avec une célérité raisonnable, étant données les circonstances.

La propriété du chemin de fer détruite par l'incendie au terminus océanique en eau profonde, à Halifax, le 27 février 1895, comprenait ce qui suit :—

Quai.....	\$72,000
Entrepôt du fret	15,900
Voie sur chevalets pour le charbon.....	14,000
Élévateur à grain	85,000
Sonnette.....	600
Wagons à marchandises.....	5,600
Voies.....	6,000
Camions, passerelles, bureaux, etc.....	1,000
Dortoir pour les immigrants	2,000
Total.....	\$202,100

La propriété du chemin de fer détruite par l'incendie au terminus océanique en eau profonde à Richmond, Halifax, le 19 mai 1895, comprenait ce qui suit :—

Quai	\$57,000
Voie sur chevalets pour charbon	8,000
Abri des bestiaux.....	8,000
Entrepôt du fret.....	7,000
Entrepôt du sucre.....	7,000
36 wagons.....	5,900
Total.....	\$92,900

Le tableau suivant donne la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, jusqu'au 30 juin 1895 :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Trucks.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.		Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, et à bagage.					Chasse-neige à ailerons.			
	204	15	92	7	94	24	99	2,071	2,209	999	44	10	21	2
		5				39		103		418				
										768				
Total.....	204	20	92	7	94	63	99	2,174	2,209	2,185	44	10	21	2

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895, aux frais du revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Trucks.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.								
	6			5			4		42	78	8			

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et de voyageurs transportés pendant chaque exercice, depuis le 1^{er} juillet 1876, date de l'ouverture de ce chemin au trafic comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Recettes brutes.		Profits.		Pertes.		Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
1876-77	714	1,661,673	55	1,154,445	33			507,228	22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273	56	1,378,946	78			432,326	73	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183	22	1,294,009	69			716,083	53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429	71	1,506,298	48			97,131	23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851	27	1,760,393	92		542		65	725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657	48	2,079,262	66		9,605		18	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373	27	2,370,910	10		10,547		83	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433	62	2,384,414	92		6,981		30	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751	56	2,441,203	66			78,547	90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999	67	2,450,093	88			133,905	79	1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369	62	2,660,116	93			262,252	69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781	74	2,983,336	05			383,445	69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647	73	2,967,801	00			276,846	73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575	74	3,012,739	87			547,835	87	1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341	94	2,977,395	88			684,946	56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377	00	2,945,441	97			493,935	03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317	50	3,065,499	09		20,181		59	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671	98	2,987,510	27		5,838		29	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902	74	2,940,717	95		3,815		21	1,267,816	1,352,667

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transporté des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, pour l'ouest ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du trafic en 1878-79 :—

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	Via Saint-Jean.		
1876-77.....			103,420	103,420
1877-78.....			97,043	97,043
1878-79.....	300		112,232	112,532
1879-80.....	1,097		135,369	136,466
1880-81.....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82.....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83.....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84.....	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85.....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86.....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87.....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88.....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89.....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90.....	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91.....	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92.....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93.....	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94.....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-95.....	67,082	7,865	310,253	385,200

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le trafic direct de houille pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	Via St-Jean.			Via Chaudière.	Via St-Jean.	
				Report.....	794,423		794,423
1876-77.....				1886-87.....	575,880		575,880
1877-78.....				1887-88.....	69,021		69,021
1878-79.....				1888-89.....	129,725		129,725
1879-80.....				1889-90.....	502,012		502,012
1880-81.....				1890-91.....	148,803	69,534	218,337
1881-82.....				1891-92.....	745,997	519,500	1,265,497
1882-83.....				1892-93.....	155,306	197,669	352,975
1883-84.....	31,011		31,011	1893-94.....	Nil.	8,026	8,026
1884-85.....	73,389		73,389	1894-95.....	Nil.	Nil.	Nil.
1885-86.....	300,901		300,901				
	389,122		389,122	Total.....	3,121,167	794,729	3,915,896
A reporter....	794,423		794,423				

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de fleur transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-77.....	254,710	1886-87.....	763,894
1877-78.....	657,778	1887-88.....	871,838
1878-79.....	630,329	1888-89.....	948,514
1879-80.....	533,248	1889-90.....	1,116,050
1880-81.....	672,310	1890-91.....	1,013,129
1881-82.....	692,095	1891-92.....	954,015
1882-83.....	983,916	1892-93.....	856,913
1883-84.....	817,134	1893-94.....	944,967
1884-85.....	935,977	1894-95.....	938,351
1885-86.....	761,127		

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77.....	292,852	1886-87.....	1,018,395
1877-78.....	331,170	1887-88.....	1,219,035
1878-79.....	302,921	1888-89.....	1,526,158
1879-80.....	534,021	1889-90.....	2,610,202
1880-81.....	565,678	1890-91.....	2,890,921
1881-82.....	560,253	1891-92.....	3,776,677
1882-83.....	1,195,601	1892-93.....	1,514,619
1883-84.....	654,673	1893-94.....	1,304,684
1884-85.....	734,902	1894-95.....	1,036,384
1885-86.....	849,800		

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77.....	58,096,474	1886-87.....	161,801,763
1877-78.....	56,626,547	1887-88.....	197,755,272
1878-79.....	55,626,696	1888-89.....	199,507,777
1879-80.....	55,462,654	1889-90.....	210,886,071
1880-81.....	72,841,388	1890-91.....	184,188,324
1881-82.....	78,356,418	1891-92.....	175,474,340
1882-83.....	104,633,417	1892-93.....	181,211,013
1883-84.....	131,120,948	1893-94.....	200,507,949
1884-85.....	138,493,675	1894-95.....	202,247,269
1885-86.....	117,186,512		

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés, pendant chaque exercice, sur le chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest:—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77.....	34,414	1886-87.....	82,896
1877-78.....	46,498	1887-88.....	98,302
1878-79.....	47,584	1888-89.....	85,960
1879-80.....	70,990	1889-90.....	86,771
1880-81.....	61,574	1890-91.....	95,529
1881-82.....	73,479	1891-92.....	87,889
1882-83.....	68,338	1892-93.....	93,369
1883-84.....	60,090	1893-94.....	79,203
1884-85.....	70,785	1894-95.....	72,106
1885-86.....	74,498		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises venues d'Europe ou en destination d'Europe, transportées *via* le port d'Halifax, sur le chemin, pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe:—

Exercice.	<i>Via</i> Chaudière pour l'ouest ou venant de l'ouest.	<i>Via</i> Saint-Jean pour l'ouest ou venant de l'ouest.	Pour stations locales ou venant d'icelles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.....				
1877-78.....	14,949		3,405	18,354
1878-79.....	21,628		2,643	24,271
1879-80.....	21,073		4,952	26,025
1880-81.....	15,454		3,334	18,788
1881-82.....	21,607		4,168	25,775
1882-83.....	24,875		7,911	32,786
1883-84.....	19,696		6,533	26,229
1884-85.....	22,787		8,405	31,192
1885-86.....	13,464		8,216	21,680
1886-87.....	16,923		9,811	26,734
1887-88.....	41,864		8,878	50,742
1888-89.....	17,340		11,481	28,821
1889-90.....	9,895		11,730	21,625
1890-91.....	9,923		10,764	20,687
1891-92.....	9,719	17	23,835	33,571
1892-93.....	7,295	100	12,319	19,714
1893-94.....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95.....	6,749	213	10,399	17,361

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.....	340			340				
1877-78.....	186			186				
1878-79.....	1,041			1,041				
1879-80.....	12,220			12,220				
1880-81.....	13,872			13,872	4,022		2,902	6,924
1881-82.....	14,256		1,290	15,546	7,146		3,607	10,753
1882-83.....	9,465		508	9,973	11,126		5,497	16,623
1883-84.....	13,778		3,068	16,846	14,543		7,265	21,808
1884-85.....	10,381		3,661	14,042	18,024		8,445	26,469
1885-86.....	4,394		3,998	8,392	7,660		5,858	13,518
1886-87.....	20,450		8,500	28,950	15,044		8,395	23,439
1887-88.....	14,320		14,085	28,405	21,641		7,133	28,774
1888-89.....	24,358		7,160	31,518	12,955		11,120	24,075
1889-90.....	7,390		8,913	16,303	6,778		6,125	12,903
1890-91.....	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.....	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93.....	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94.....	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95.....	Nil.	Nil.	10,342	10,342	13,351	15,819	4,695	33,865

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.....	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.....	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79.....	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.....	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.....	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.....	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.....	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.....	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.....	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86.....	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87.....	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.....	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.....	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.....	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91.....	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92.....	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93.....	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94.....	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95.....	2,006	3,726	1,160	6,892	2,075	1,849	5,285	10,209

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de vingt-cinq milles pour les remplacer, aux frais du revenu, par 2,632 tonnes de rails d'acier de 67 livres ; l'on a également renouvelé 261,424 traverses.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1895:—

Chemin, etc.....	\$47,210,331 59
Matériel roulant.....	7,797,607 81
Total.....	<u>\$55,007,939 40</u>

La section de l'embranchement de Dartmouth, entre l'Anse de Tufts, traversant le détroit dans le havre d'Halifax, a été abandonnée, et l'on prolonge l'embranchement afin de le relier à la ligne-mère à la Jonction de Windsor, distance de 11½ milles.

Comme la cour du fret et les facilités d'entrepôt à Halifax ne suffisent pas pour le trafic local, sans compter leur distance considérable du centre de la cité, on augmente l'espace destiné aux fourgons de fret et aux entrepôts sur le côté est de la rue Water, au terminus en eau profonde. L'accroissement du compte du capital, durant l'année, est dû à ces deux améliorations.

On a maintenu à un haut degré d'efficacité tant le chemin lui-même que le matériel roulant.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis, continue l'exploitation de cet embranchement. La compagnie reçoit les deux tiers des recettes brutes pour se charger du trafic, et le gouvernement un tiers des recettes brutes pour l'entretien du chemin et des travaux.

On a enlevé les vieux rails en fer sur un parcours de trois milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge; et l'on croit qu'après le renouvellement des rails en 1895-96, il n'y aura pas besoin de faire au chemin d'autres renouvellements durant l'année suivante.

TABLEAU indiquant les recettes et leur division entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial entre Windsor et Halifax, et les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	½ des recettes brutes.	Prop. du ⅓ des	Prop. du ⅓ des	Coût de l'entretien.	Profits.	Pertes.
			recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.	recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.			
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	.....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	.....
1882-83..	32	32,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	.....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	.....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	.....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	.....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	.....
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	.....
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	.....
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	.....
1894-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	.....

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel roulant au 30 juin 1895 :—

Chemin, etc	\$3,291,836 38
Matériel roulant	458,729 00
Total.....	\$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés, et à bestiaux.	Trucks.	Fourgons de conducteurs.	Fourgon de payeurs.	Chasse-neige.	Flangiers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage et furnoirs.	Wagons officiels.						
21	17	16	3	1	175	125	3	1	8	7

Durant l'exercice, on a reconstruit pour le matériel roulant—3 trucks, 1 wagon à bagage.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, date à laquelle le chemin a été ouvert au trafic.

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploita- tion.		Recettes brutes.		Pertes.		Tonnes de marchand's transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.		
1875-76	199	214,930	43	118,060	96	96,869	47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595	25	130,664	92	97,930	33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599	49	135,899	60	85,699	89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313	12	125,855	99	97,457	21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640	55	113,851	11	50,789	44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122	88	131,131	43	71,991	45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259	97	137,267	54	90,922	43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808	41	146,170	42	106,637	99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428	13	144,504	12	91,924	01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207	01	158,588	06	52,618	95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744	34	155,584	36	61,159	98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237	37	155,303	37	48,934	06	53,589	103,067
1887-88	211	229,639	95	158,363	62	71,276	33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559	44	171,369	56	76,189	89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485	85	160,971	78	105,514	07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990	08	174,258	05	83,732	03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706	38	157,442	69	132,263	69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422	17	162,690	42	63,731	75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891	06	158,533	53	68,357	23	53,577	123,727
1894-95	211	232,905	19	149,654	71	83,250	41	48,325	125,089

On a, sur un parcours de douze milles et trois quarts, remplacé les anciens rails en fer par des rails d'acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit :—

Rails d'acier (50 liv. à la verge).....	113 ³ / ₄
Rails en fer (40 liv. à la verge).....	97 ¹ / ₄

Longueur totale du chemin..... 211

On a livré mille tonnes de rails d'acier (50 liv. à la verge) pour le renouvellement de la voie en 1895-96.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

COMPTE DU CAPITAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

J'ai récemment fait sur le chemin de fer Canadien du Pacifique le voyage entre Ottawa et Vancouver, examinant les travaux exécutés et ceux que l'on fait actuellement en vertu de la sentence arbitrale.

Sur la division qui s'étend du Passage de Savona à Emory's Bar, les travaux progressent très lentement, mais on y remarque de notables améliorations au point de vue de la durabilité des travaux. Sur la section qui s'étend entre Lytton et le Pont de Spence, on a de beaucoup amélioré l'alignement de la voie, et l'on a disposé des sommes accordées honnêtement et d'une manière profitable.

La somme totale adjugée par les arbitres en faveur de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique était de \$579,255.20

Le relevé suivant fait voir le progrès des travaux de temps à autre :

Valeur des travaux exécutés avant la date		
de la sentence arbitrale, juillet 1891.....		\$202,675 20
Travaux exécutés depuis lors :		
De juillet 1891 à février 1892.. .. .		11,966 69
En février 1892		188 15
mars "		9,160 77
avril "		16,674 16
mai "		16,010 86
juin "		21,696 89
juillet "		21,907 10
août "		19,477 77
septembre "		21,182 75
octobre "		22,278 71
novembre "		12,349 29
décembre "		4,772 04
janvier 1893		6,183 40
février "		3,873 20
mars "		4,014 85
avril "		10,815 33
mai "		10,445 76
juin "		8,329 18
juillet "		6,269 49
août "		7,889 02
septembre "		11,954 28
octobre "		9,398 85
novembre "		1,920 40
décembre "		Nil
janvier 1894		Nil
février "		84 37
mars "		2,026 64
avril "		6,108 73
mai "		8,455 57
juin "		615 20
juillet "		4,702 91
août "		8,919 75
septembre "		6,352 62
octobre "		4,932 97
novembre "		282 18
décembre "		212 06
A reporter.....		504,127 29
		579,255 20

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Report.....	\$1,504,127 29	\$579,255 20
Janvier 1895..	Nil	
Février “	Nil	
Mars “	Nil	
Avril “	390 56	
Mai “	1,387 77	
Juin “	4,357 23	
Juillet “	4,689 27	
Août “	7,615 10	
Sept'bre “	8,885 20	531,452 42
Valeur des travaux qui restent à faire.....		\$ 47,802 78

A part la dépense mentionnée, j'ai remarqué sur le parcours de la ligne des améliorations continues apportées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et qui donnent à la voie un caractère de solidité et de permanence.

On a réparé les dommages causés à la voie par la crue des rivières Fraser et Thompson au printemps de 1894, et le chemin est partout en excellent état d'exploitation.

En tenant compte des abondantes moissons dans la région nord-ouest du pays, de l'augmentation considérable dans l'élevage du bétail destiné à l'exportation, du développement rapide des mines dans la Colombie anglaise, et du relèvement visible du commerce, je suis porté à croire que les recettes futures de ce chemin de fer vont dépasser de beaucoup celles des années précédentes.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique en juin 1886 :—

	1886-87.		1887-88.		1888-89.		1889-90.		1890-91.		1891-92.		1892-93.		1893-94.		1894-95.			
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
—																				
Recettes	10,650,254	08	12,711,010	01	13,016,611	81	15,572,985	62	18,672,174	04	20,789,104	17	20,795,304	66	19,357,098	05	17,912,273	60		
Frais d'exploitation.....	7,299,045	16	9,034,300	27	8,997,312	05	9,424,166	45	11,588,133	53	12,441,126	28	12,665,587	12	12,447,808	03	11,282,506	00		
Revenu net	\$3,351,208	82	\$3,676,649	74	\$4,019,299	76	\$6,148,819	17	\$7,184,040	51	\$8,347,977	89	\$8,129,717	54	\$6,909,290	02	\$6,629,767	60		
Nombre de voyageurs trans- portés.	1,940,215		2,135,735		2,457,306		2,685,730		2,971,774		3,150,684		3,335,598		3,153,340		2,892,995			
Tonnes de marchand.transp.	2,118,319		2,321,957		2,636,121		3,006,684		3,675,113		4,058,575		4,266,348		4,014,915		3,720,567			

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le chemin, administré d'une manière ferme, est devenu un facteur important dans la prospérité du pays. Avec ses embranchements qui se dirigent vers le nord, le sud, l'est et l'ouest, il contribue au développement de parties du pays qui, pendant de longues années encore, n'auraient pas joui des facilités modernes de communication, n'eût été l'esprit d'entreprise de la compagnie.

COMPTE DU CAPITAL—CANAUX.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Construction.

La partie de ce canal comprenant l'écluse et le prisme a été terminée et se trouvait prête à être livrée au trafic le 30 juin 1895, mais les sections de chacune des extrémités du canal comprenant les deux chenaux d'approche n'étaient pas encore totalement parachevés en ce moment par suite de certaines obstructions qui s'y trouvent.

Cependant le 9 septembre dernier, ces deux chenaux étaient débarrassés d'obstructions jusqu'à une profondeur de 17 pieds, ce qui a permis de livrer le canal au trafic à cette date. Depuis, le trafic a été satisfaisant. 414 vaisseaux ont passé par le canal. Ces vaisseaux représentaient un tonnage de 316,132 tonneaux.

La machinerie électrique dont on se sert pour ouvrir et fermer les portes d'écluse et pour remplir et vider cette dernière a bien fonctionné et avec célérité. On remplit l'écluse en 7 minutes et on la vide en 6 minutes; il faut moins d'une minute pour ouvrir les portes d'écluse; par conséquent les vaisseaux qui passent par le canal sont à peine retardés.

Récemment on a passé contrat avec MM. Miller Frères pour l'érection des bureaux généraux et d'un atelier. Actuellement ils font les excavations destinées à recevoir les fondations, et transportent les matériaux sur les lieux.

Les ingénieurs s'occupent encore à mettre la dernière main aux estimés définitifs de l'écluse et du prisme, ainsi que des deux chenaux d'approche, ouvrage qui exige beaucoup de temps à cause de la multiplicité des détails.

On a calculé tout d'abord que le coût probable du canal et des approches se monterait à.....	\$4,000,000 00
Jusqu'au 30 juin 1895 on avait payé.\$3,256,510 21	
Payé depuis le 30 juin jusqu'au 1 ^{er} octobre 1895.....	29,916 14 3,296,126 35
Balance.....	<u>\$ 703,873 65</u>

Joint à ce rapport se trouve celui de M. William Crawford, l'ingénieur surintendant. Ce dernier rapport contient tous les renseignements voulus relativement aux travaux.

CANAL DE SOULANGES.

L'ouvrage n'a avancé que lentement dans le cours de l'exercice, et l'on n'a pas encore construit la maçonnerie si ce n'est sur les sections n° 10 et 13. On a terminé le conduit souterrain à quatre cylindres en fer de 10 pieds destiné au passage de la rivière Rouge sous le canal sur la section n° 10. On a mis en place et recouvert de béton le conduit souterrain à double cylindre en fer de 10 pieds, destiné au passage de la rivière Delisle sous le canal sur la section n° 11; il en est de même pour le conduit souterrain cylindrique en fer de 10 pieds, à une seule voie, destiné au passage de la rivière la Graisse, sous le canal, sur la section n° 8. L'hiver dernier il est arrivé un accident à ce dernier conduit. Un certain nombre de cylindres ont été défoncés, mais l'entrepreneur les a réparés à ses propres frais.

Les seuls autres travaux mécaniques importants exécutés jusqu'à cette date sont la construction et la pose de la superstructure en acier du pont destiné au passage du chemin de fer Canada-Atlantique au-dessus du canal, sur la section n° 13, la construction des piles en pierre et des culées de ce pont, celle des murs en maçonnerie et les revêtements en béton ainsi que le coffrage à l'entrée supérieure, et les jetées en coffrage à l'entrée inférieure (contrats n°s 1 et 2).

Le relevé suivant donne une idée générale du progrès des travaux jusqu'au 1^{er} septembre 1895 :—

Sections n^{os} 1 et 2.—Archibald Stewart, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$818,400 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	340,615 00
Balance.....	<u>\$477,785 00</u>

Section n^o 3.—O'Leary Frères, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$191,500 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	130,510 00
Balance.....	<u>\$ 60,990 00</u>

Sections n^{os} 4, 5, 6 et 7.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$848,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	287,005 00
Balance.....	<u>\$560,995 00</u>

Section n^o 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$240,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	158,203 00
Balance.....	<u>\$ 81,797 00</u>

Section n^o 9.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$130,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	85,033 00
Balance.....	<u>\$ 44,967 00</u>

Section n^o 10.—MM. Rogers et Taylor, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$210,500 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	160,306 00
Balance.....	<u>\$ 50,194 00</u>

Section n^o 11.—MM. Poupore, Fraser et C^{ie}, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$255,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	176,442 00
Balance.....	<u>\$ 78,558 00</u>

Section n^o 12.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.....	\$229,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept. 1895..	36,617 00
Balance.....	<u>\$192,383 00</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Section n° 13.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entre- prise.....	\$480,000 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} sept., 1895..	271,221 00
Balance.....	\$208,779 00

Pont sur le canal—Dominion Bridge Company, entrepreneurs.

Valeur de l'ouvrage, chiffre d'adjudication....	\$ 10,267 00
Estimé final	10,267 00
Balance.....	Nil.

Ciment—C. J. De Sola et Francis Hyde, fournisseurs.

Valeur du ciment, chiffre d'adjudication.....	\$ 39,655 55
Certificat final.....	39,655 55
Balance.	Nil.

Ciment—Bellhouse, Dillon et C^{ie}, fournisseurs.

Valeur du ciment, chiffre d'adjudication.....	\$ 49,750 00
Montant des estimés partiels jusqu'au 1 ^{er} septem- bre 1895.....	9,627 00
Balance	\$ 40,123 00

Résumé.

Valeur approximative de l'ouvrage donné à l'entre- prise.....	\$ 3,502,072 00
Montant des certificats d'ouvrage exécuté jus- qu'au 1 ^{er} septembre 1895.	1,705,501 00
Balance	\$ 1,796,571 00

Calculé d'après le prix des entreprises susmen- tionnées, le coût du canal, y compris l'achat des terrains et les dommages, peut être porté à	\$ 4,750,000 00
Total des sommes payées, au 1 ^{er} octobre 1895.....	1,899,535 16
Balance	\$ 2,850,464 84

A l'entrée inférieure du canal sur les sections n°s 1 et 2, le projet était de construire quatre écluses, dont chacune aurait une élévation de 17' 6". Toutefois l'ingénieur surintendant suggéra d'y substituer un système de trois écluses, dont chacune aurait une élévation de 23' 4", système préférable au premier projet sous le rapport de la construction, de l'entretien et de l'opération, point de vue admis par l'ingénieur en chef.

On demanda l'avis des ingénieurs consultants, MM. Walter Shanley et Thos. C. Keefer. Après avoir examiné la question avec soin, ces ingénieurs se déclarèrent très fortement en faveur du système de trois écluses de préférence à celui de quatre écluses; alors, on a passé un arrêté du conseil autorisant le changement, lequel sera fait sans qu'il y ait augmentation du coût.

Il est probable que le canal ne sera pas complété et prêt pour le trafic avant trois ans, parce que la construction de ces trois écluses est le point culminant de l'entreprise, car leur construction prendra plus de temps que l'achèvement d'aucune autre partie des travaux qui restent encore à faire sur le canal.

CANAL LACHINE.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Voici les travaux que l'on exécute sous ce chapitre :—

1. Dragage entre l'entrée inférieure du canal Lachine et le bassin Saint-Gabriel pour obtenir une profondeur de 22 pieds d'eau.

2. Le creusement du prisme du canal entre Saint-Gabriel et Lachine, jusqu'à une profondeur de 16 pieds.

3. L'élargissement du canal sur le côté sud et la construction d'un mur d'appui en coffrage à un point situé entre le pont de la rue Wellington et Saint-Gabriel.

Le dragage entre l'entrée inférieure et Saint-Gabriel se fait à la journée par le dragueur du gouvernement n° 2, et l'ouvrage avance bien, mais il ne pourra être terminé avant deux saisons à moins que l'on y ajoute plus de matériel de dragage.

Le creusement du prisme du canal entre Saint-Gabriel et Lachine a été donné à l'entreprise à MM. McNamee et Mann. Ils travaillent jour et nuit, et l'ouvrage progresse bien.

L'élargissement du canal Lachine sur le côté sud entre le pont Wellington et Saint-Gabriel se fait par le dragueur du gouvernement, et le coffrage s'exécute à l'entreprise par MM. Gaherty et Shearer. Le dragage est presque complété, et 100 pieds de coffrage sont prêts à être calés.

Je vous renvoie au rapport de l'ingénieur surintendant pour les détails complets des opérations jusqu'au 30 juin 1895.

LAC SAINT-LOUIS.

La coupe d'un chenal en droite ligne ayant 300 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur sur un parcours d'environ 4 milles se fait à l'entreprise par la Compagnie de dragage Weddell. Elle a sur les lieux deux dragueurs, dont l'un est une machine perfectionnée et puissante qui enlève le roc sans qu'il soit nécessaire de recourir à la poudre et avec peu de difficulté. L'autre travaille dans l'argile et fait bon service. Les entrepreneurs avaient exécuté de l'ouvrage au montant de \$16,818.83 le 1^{er} septembre 1895. Cet ouvrage ne sera pas achevé avant au moins deux autres saisons.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

MM. Brown, Love et Aylmer ont à l'entreprise les travaux de la première partie de 6½ milles de la division de Peterborough-Lakefield, qui s'étend de Lakefield vers Peterborough. Ils ont commencé leurs travaux les premiers jours de septembre dernier et l'ouvrage marche bien. Il n'y a pas eu encore de certificat partiel accordé en leur faveur.

Le coût probable de cette partie est de \$420,000.

On a terminé les tracés et les plans de la seconde section, qui s'étend de l'extrémité des travaux confiés à l'entreprise à MM. Brown, Love et Aylmer à Peterborough. Les estimateurs officiels des terres doivent commencer sous peu leur évaluation.

On a adjugé à M. Andrew Onderdonk l'entreprise des travaux à faire sur la première section de 6½ milles de la division Balsam-Simcoe, laquelle s'étend du lac Balsam vers le lac Simcoe, et dont le coût probable sera de \$600,000. Toutes les terres ont été évaluées et l'ouvrage avance rapidement. Des certificats partiels ont été donnés jusqu'au 1^{er} septembre 1895 pour une somme totale de \$36,874.94.

Les tracés et les plans relatifs à la balance de la division, environ 13½ milles, seront bientôt terminés. Comprise dans l'entreprise de M. Andrew Onderdonk se trouve une écluse d'ascension d'environ 60 pieds; ces travaux se feront au moyen d'un bélier hydraulique.

Les dimensions des écluses de ce canal sont de 134 pieds de longueur, 33 pieds de largeur, avec 5 pieds d'eau sur les buses. Le prisme du canal aura 50 pieds de largeur au fond, et 53 pieds au niveau de l'eau.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL MURRAY.

ÉQUIPEMENT.

Il n'y a encore eu rien de fait pour la construction des maisons des éclusiers, du magasin ou du quai, etc., pour lesquels le parlement a voté des crédits.

CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Ces travaux, à l'exception du déversoir au barrage de l'île de Sheik, seront bientôt terminés. Ils sont même assez avancés que la section du canal au barrage de l'île de Sheik pourra être utilisée pour le trafic au printemps prochain.

Coût estimatif de l'agrandissement..... \$ 4,000,000
Montant payé au 1^{er} octobre 1895..... 3,522,571

Balance\$ 477,429

Les entrepreneurs avaient reçu les sommes suivantes au 1^{er} octobre 1895 :—

Section 2, W ^m Davis et Fils.....	\$ 732,280
“ 3 “.....	432,265
“ 4 “.....	482,943
“ 5, E. Gilbert et Fils.....	104,219
Barrage de l'île de Sheik, W ^m Davis et Fils.....	269,200
Section 6, E. Gilbert et Fils.....	47,721
“ 7 “.....	96,832
“ 8 “.....	184,736
“ 10, Jocks, DeLorimier et C ^{ie}	428,210

Total..... \$2,778,406

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

CONSTRUCTION.

Les travaux de l'agrandissement de ce canal n'ont pas encore été donnés à l'entreprise, mais les tracés sont terminés et les plans préparés.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

AGRANDISSEMENT.

Les travaux de la section n^o 1 de ce canal ont bien marché, les murs en maçonnerie de l'écluse de Morrisburg seront terminés prochainement, car les entrepreneurs se sont rendus maîtres des difficultés qu'ils ont eu à rencontrer et que j'ai mentionnées dans mon rapport de l'année dernière. Le travail de l'élargissement et du creusement du canal sur les sections 1 et 3 avance rapidement. L'ouvrage confié à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell, sur la section n^o 2, est terminé.

Coût estimatif de l'agrandissement.....\$ 1,600,000
Montant payé au 1^{er} octobre 1895..... 1,298,789

Balance\$ 301,211

Suit la liste des entrepreneurs avec indication des montants qui leur avaient été payés au 1^{er} octobre 1895 :—

Section 1, Poupore, Fraser et C ^{ie}	\$ 509,450
“ 2, Cie de dragage Weddell.....	198,534
“ 3, Poupore, Fraser et C ^{ie}	180,150
“ 4, W ^m Broder.....	271,141

Total..... \$ 1,159,275

CANAL DES GALOPS.

AGRANDISSEMENT.

Actuellement, les seuls entrepreneurs exécutant des travaux en rapport avec l'agrandissement de ce canal sont MM. Murray et Cleveland, à qui a été adjugé l'entreprise des travaux à faire sur le premier mille et demi à l'entrée supérieure du canal, et qui comprennent la construction de deux écluses, d'un déversoir, et le creusement et l'élargissement du prisme.

L'ouvrage compris dans cette entreprise devra être terminé durant la saison de 1896. L'écluse d'ascension et l'écluse d'entrée sont terminées, et le déversoir est presque fini, mais il y a encore du dragage à faire durant environ une saison.

Afin de faciliter la navigation dans cette partie du fleuve Saint-Laurent, l'honorable ministre a donné ordre d'enlever immédiatement le seuil de l'ancienne écluse d'entrée, et de draguer aux endroits nécessaires afin de permettre aux vaisseaux de se servir de la nouvelle écluse.

Coût approximatif de cette section de l'agrandissement.....	\$ 1,500,000
Montant payé, 1 ^{er} octobre 1895.....	1,302,424
	<hr/>
Différence	\$ 197,576

Suivent les noms des entrepreneurs et les montants qui leur avaient été payés au 1^{er} octobre 1895 :—

William Allan.....	\$ 193,652
Murray et Cleveland	1,025,670
	<hr/>
Total.....	\$ 1,219,322

AMÉLIORATIONS AU RAPIDE DES GALOPS.

Depuis mon rapport de l'année dernière il n'y a eu rien de fait en rapport avec ces travaux.

Noms des entrepreneurs qui y ont travaillé et montants payés au 1^{er} octobre 1895 :—

W ^m Davis et Fils.....	\$ 22,000
E. Gilbert et Fils.....	607,629
	<hr/>
Total.....	\$ 649,629

Il y a encore dans le chenal de 2,000 à 3,000 verges cubes de roche à enlever pour donner une navigation libre de 14 pieds de tirant d'eau, ou 17 pieds d'eau.

CHENAUX DU NORD ET DU SUD.

Il n'a encore été rien fait pour redresser et approfondir ces chenaux.

CANAL SAINT-PIERRE.

Aucun travail imputable au capital n'a été fait sur ce canal durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

CANAUX.

SERVICE ET ENTRETIEN—EN GÉNÉRAL.

Les canaux ont été tenus en activité pendant l'année sans aucun retard sérieux dans le trafic, et les réparations nécessaires ont été faites pour les maintenir en bon état de fonctionnement.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant les dates de fermeture et de réouverture des canaux.

	Fermés.	Ouverts.
Lachine.....	30 novembre 1894.....	30 avril 1895.
Beauharnois.....	30 novembre 1894.....	1er mai 1895.
Cornwall.....	8 décembre 1894.....	29 avril 1895.
Williamsburg.....	10 décembre 1894.....	23 avril 1895.
Welland.....	11 décembre 1894.....	20 avril 1895.
Chambly.....	30 novembre 1894.....	1er mai 1895.
Saint-Ours.....	26 novembre 1894.....	15 avril 1895.
Sainte-Anne.....	25 novembre 1894.....	27 avril 1895.
Carillon et Grenville.....	30 novembre 1894.....	29 avril 1895.
Rideau { A Kingston.....	19 novembre 1894.....	30 avril 1895.
{ A Ottawa.....	26 novembre 1894.....	27 avril 1895.
Trent { Sur le bief central.....	23 novembre 1894.....	26 avril 1895.
{ " " inférieur.....	24 novembre 1894.....	21 avril 1895.
Murray.....	30 novembre 1894.....	19 avril 1895.
Saint-Pierre.....	15 décembre 1894.....	Non ouvert à la date de ce rapport.

TABLEAU indiquant les dimensions des écluses des canaux.

Nom du canal.	ECLUSES ACTUELLES.				EN CONSTRUCTION.			
	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buses.	Nomb. d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profondeur de l'eau sur les buses.
Lachine.....	5	270	45	14				
Beauharnois.....	9	200	45	9				
Chambly.....	9	118 à 125	22	6				
			to 24					
Saint-Ours.....	1	200	45	7				
Sainte-Anne (nouveau).....	1	200	45	9				
Carillon et Grenville.....	7	200	45	9				
Culbute.....	2	200	45	5				
Vallée de la Trent.....	13	134	53	5				
Rideau.....	49	134	33	5				
do embranchement de Perth.....	2	134	32	5	6			
Murray.....		Pas d'écluses.		11				
Cornwall (ancien).....	3	200	55	9	6	270	45	14
do (nouveau).....	3	270	45	14				
Williamsburg.....	6	200	45	9	6	270	45	14
Welland (nouveau).....	26	270	45	14				
Welland (ancien).....	{ 24	150	45	10	3			
	{ 2	200	45	10	3			
	{ 1	230	45	10	3			
Rigole d'alimentation de Welland	{ 1	150	26	6	9			
	{ 1	200	45	9				
Welland, (branche de Pt Robinson)	2	150	26	6	9			
do embranch. de (Maitland.	1	185	45	11				
Sault Sainte-Marie.....	1	900	60	20	3			
Soulanges.....					4	270	45	14
Saint-Pierre.....	1	200	48	18				

CANAL LACHINE.

SERVICE.

Le trafic sur ce canal s'est fait d'une manière satisfaisante durant l'année, et sans interruption.

ENTRETIEN.

Quant aux détails des réparations durant l'année, je dois vous renvoyer au rapport de l'ingénieur surintendant.

Dans le cours de l'exercice 1894-95, le coût de ces réparations a été comme suit :

Réparations ordinaires portées au chapitre " personnel et réparations ".....	\$25,891 45
Réparations spéciales imputables au revenu :—	
Construction d'ateliers, hangars, etc., Montréal.....	\$ 10,139 84
Agrandissement des dépôts de la lumière électrique, Montréal.....	1,983 84
Compensation pour dommages causés aux terres par suite de filtrations	13,189 50
Réparations au brise-lames	528 72
	<hr/>
	25,842 00
Total.....	<hr/> <u>\$51,773 45</u>

CANAL BEAUHARNOIS.

SERVICE.

Il n'y a pas eu d'accident sur ce canal dans le cours de l'année, et le trafic a été ininterrompu.

ENTRETIEN.

On a fait dans le cours de l'année les réparations nécessaires. En voici le résumé :
Le coût des réparations pour l'exercice 1894-95 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$12,299 49
Réparations spéciales imputables au revenu :—	
Construction d'un pont en acier, d'un batardeau, et réparation des buses et de la plate-forme à l'écluse 14, Valleyfield....	\$10,658 91
Renouvellement des fondations du pont tournant et de l'écluse d'entrée.....	1,333 75
Construction d'un drain à la Grande-Ile.....	10,200 00
Renouvellement de la maçonnerie de neuf écluses.....	1,552 15
Reconstruction du pont du Chenal Perdu, Saint-Timothée.....	4,091 62
Dommages causés par le débordement.....	55 00
	<hr/>
	27,891 43
Total.....	<hr/> <u>\$40,184 92</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL CHAMBLY.

SERVICE.

Le 10 septembre 1894, la navigation a été interrompue pendant quatorze heures par suite de ce que la porte inférieure de l'entrée inférieure a cédé; à part cet accident le service du trafic s'est fait d'une manière satisfaisante pendant l'année.

ENTRETIEN.

Les diverses parties du canal ont reçu durant l'année l'attention voulue pour l'entretien.

Le coût des réparations pour l'exercice 1894-95 a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$11,779 12
Réparations spéciales imputables au revenu:—	
Construction de clôtures sur les terres le long du canal.....	\$ 745 33
Construction de maçonnerie en moëllons le long de la chaussée.....	2,499 42
Réparations aux murs d'écluse.....	5 45
Payé à Hurteau et Frère pour bois... ..	1,937 15
Payé à A. Yale et A. F. Riddell pour terrain.....	960 48
	\$ 6,147 63
Total	\$17,926 75

ECLUSE DE SAINT-OURS.

SERVICE.

Il n'y a eu durant l'année ni dommage à l'écluse, ni délai dans la navigation.

ENTRETIEN.

On a fait les réparations nécessaires. Le coût de l'entretien durant l'année a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ". \$915.50.
Il n'a pas été pourvu aux réparations spéciales dans les crédits budgétaires.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

SERVICE.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'année.

ENTRETIEN.

L'écluse a été maintenue en bon état d'exploitation.

Le coût de l'entretien pendant l'année a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$3,025 91
Réparations spéciales imputables au revenu:—	
Réparations aux jetées du chenal sud.....	\$2,499 65
Construction d'une paire de portes d'écluse...	1,044 69
Réparation d'une écluse.....	149 99
	3,694 33
Total.....	\$6,720 24

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

SERVICE.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'année, et on a fait aux travaux des canaux les réparations nécessaires.

ENTRETIEN.

Les réparations faites durant l'année ont été comme suit :—

Coût des réparations ordinaires sous le chef "personnel et réparations".....		\$12,203 25
Coût des réparations spéciales imputables au revenu :—		
Réparations aux berges du canal.....	\$1,495 23	
Reconstruction de la culée nord du pont tournant à l'écluse d'entrée à Grenville.	4,468 53	
		<u>5,963 76</u>
Total.....		\$18,267 01

CANAL DE LA CUTLUTE.

SERVICE.

Ce canal n'a été mis en opération que pendant la saison de navigation de 1894— il a été fermé le 2 novembre 1894, et les employés ont été congédiés; on a enlevé en partie le barrage du Grand Calumet afin de donner à l'eau un cours plus libre.

Les dépenses encourues sur ce canal durant l'année ont été comme suit :—

Personnel et réparations.....	\$ 434 28
Réparations spéciales imputables au revenu :—	
Enlèvement d'obstacles et dommages aux terres.....	1,475 26
Total	<u>\$1,909 54</u>

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

SERVICE.

Durant l'année il y a eu 3,670 passages par les écluses, et la navigation n'a pas subi d'interruption. Les travaux du canal ont été bien entretenus.

ENTRETIEN.

Le coût des réparations pendant l'année a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le chef "personnel et réparations".....		\$3,374 49
Travaux spéciaux imputables au revenu :		
Dragage, etc.....	\$8,301 83	
Tranchée à l'embouchure de la rivière Seugog	476 40	
Pont tournant à Trent Narrows	8,500 00	
Reconstruction du pont Rosa sur la rivière Otonabi.....	2,500 00	
Pertuis dans le barrage Healy.....	1,169 20	
Passe-migratoire à Bobcaygeon.....	195 98	
		<u>\$21,143 41</u>
Total.....		\$24,517 90

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL RIDEAU.

SERVICE.

Par suite de la très faible profondeur d'eau, la navigation sur ce canal a été quelque peu difficile, vu que dans certaines parties il n'y a que 4' 4" d'eau. La navigation a été arrêtée sur la section de Perth du 9 au 30 juillet 1894, par suite de ce que le vapeur *Rideau Belle* a frappé et endommagé les pertes d'amont de l'écluse inférieure.

ENTRETIEN.

Le canal a été maintenu en bon état.

Le coût des réparations a été comme suit :

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations "..... \$19,897 32

Réparations spéciales imputables au revenu :—

Pose de palplanches sur l'un des côtés à la Grande-Tranchée (<i>Deep Cut</i>).....	\$9,998 20
Construction d'un brise-glace à Hog's-Back...	560 33
Reconstruction du pont Lorne.....	5,560 52
“ du mur de l'écluse n° 4.....	1,997 90
“ du pont à Green Bay Road..	591 30
“ du pont tournant à l'écluse de Jones, Smith's-Falls....	2,851 23
Payé pour dommages aux terres.....	10,000 00
	<hr/>
	31,559 48

Total..... \$51,559 48

CANAL MURRAY.

SERVICE.

La navigation sur ce canal n'a subi aucune interruption durant l'année, et 673 vaisseaux se sont servis de cette route.

ENTRETIEN.

On a maintenu les travaux du canal en bon état d'exploitation.

Le coût des réparations a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$5,063 49
Réparations spéciales imputables au revenu.....	Nil.

Total..... \$5,063 49

CANAL DE CORNWALL.

SERVICE.

La navigation s'est maintenue d'une manière assez satisfaisante, si l'on tient compte des difficultés causées par les travaux d'agrandissement; toutefois, il y a eu un retard sérieux causé au trafic par suite de ce que le vapeur *Ocean* a brisé les portes de l'écluse n° 17. Cet accident, arrivé le 19 juin 1895, a interrompu la navigation pendant quatre jours et a causé au canal des dommages qui se sont élevés à environ \$5,000.

ENTRETIEN.

On a donné l'attention voulue aux réparations nécessaires aux travaux du canal. Le coût des réparations durant l'année a été comme suit :

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$13,053 55	
Réparations spéciales imputables au revenu:—		
Construction du canal d'égout de Cornwall.	\$14,000 00	
Ligne de téléphone.....	2,450 00	
Réparations des anciennes écluses n ^{os} 15 et 17.....	4,667 74	
		<u>21,097 74</u>
Total		<u>\$34,151 29</u>

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

SERVICE.

Durant l'année il n'y a eu ni accident sérieux ni interruption spéciale de la navigation sur ces canaux (Galops, Jonction des Iroquois, Rapide Plat et Pointe Farran), et le mouvement du trafic s'est fait d'une manière assez satisfaisante, si l'on considère le peu de profondeur d'eau dans la rivière et les travaux en marche pour l'agrandissement des canaux.

ENTRETIEN.

Les canaux ont été maintenus en bon état de réparation, et le coût des réparations pendant l'année s'est élevé aux chiffres suivants:—

Réparations ordinaires sous le chef " personnel et réparations ".....	\$7,371 37	
Réparations spéciales imputables au revenu :		
Jetées de la Pointe Farran.....	\$7,060 36	
Portes d'aval à l'écluse 22	3,160 00	
Renouvellement de la superstructure de l'écluse n ^o 26.....	3,500 00	
		<u>13,720 36</u>
Total.....		<u>\$21,091 73</u>

CANAL WELLAND.

SERVICE.

Le seul accident sérieux arrivé dans le cours de l'année a été le bris, par le vapeur *Jack*, de quatre portes de l'écluse 22 et l'une des portes de l'écluse n^o 21, le 9 mai 1895, accident qui a causé un délai de 4½ jours au trafic. Le montant probable du dommage sera de \$5,000. On a pu faire fonctionner le canal dans le cours de l'année d'une manière satisfaisante même avec un personnel plus restreint.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ENTRETIEN.

Les ouvrages ont été maintenus en bon état de réparation.

Le coût des réparations de l'année a atteint les chiffres suivants :—

Dépenses ordinaires sous le chef "personnel et réparations".....	\$48,270 94
Réparations spéciales imputables au revenu :—	
Reconstruction en béton de la superstructure du quai Dalhousie.....	\$13,869 14
Nettoiemnt et creusement du fossé latéral du côté sud de la rigole d'alimentation.....	2,321 43
Percée pratiquée pour le drainage à la jonction de la rigole d'alimentation.....	1,160 30
Démolition et reconstruction du ponceau Hoover.....	1 37
Démolition et reconstruction du mur de l'écluse coursière n° 25.....	1,962 50
Nettoiemnt et creusement du fossé latéral du côté nord de la rigole d'alimentation.....	1,751 21
Drain sur la propriété de John Charleston.	26 75
Réclamation du canton de Cayuga-nord pour dommages causés aux chaussées par l'eau.....	567 00
	21,659 70
Total.....	\$69,930 64

CANAL SAINT-PIERRE.

SERVICE.

Sur ce canal, la navigation a été ininterrompue depuis le 30 juin jusqu'au 15 décembre 1894; depuis cette date, il est demeuré fermé pour renouveler les portes et reconstruire le radier.

ENTRETIEN.

Sur ce canal, les réparations ont été considérables et dispendieuses, car par suite des ravages du taret, il est devenu nécessaire de renouveler les planchers et les portes d'écluse, ce qui a nécessité la construction d'un batardeau à chaque extrémité du canal. Les travaux avaient été confiés à l'entreprise à M. Sylvester O'Donaghue, mais à cause de la difficulté imprévue qui s'est présentée lorsqu'on a voulu enlever l'eau du canal, l'entrepreneur a fait connaître qu'il lui était impossible de mener son entreprise à bonne fin, et les travaux sont faits maintenant par le gouvernement.

Le coût des réparations de l'année a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le chef "personnel et réparations".....	\$ 353 55
Réparations spéciales imputables au revenu :—	
Reconstruction du mur de l'ouest.....	10 86
Renouvellement des buses, du plancher et des portes d'écluse.....	26,092 18
	26,102 86
Total.....	\$26,456 41

Généralement, c'est après compétition publique et en vertu de contrats que l'on a acheté les matériaux, et ceux-ci ne sont livrés que sur la réquisition de l'officier autorisé; l'on tient des livres où sont écrites les entrées et les livraisons d'effets, et l'on prend un bien meilleur soin qu'antérieurement des articles qui se trouvent dans l'entrepôt.

Coût de l'entretien du système des canaux en 1894-95..	\$506,280 31
Recette nette des canaux, déduction faite des remboursements.....	339,890 49
Découvert	<u>\$166,389 82</u>

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Je sou mets ci-joint un état indiquant le montant des subventions pécuniaires à tant par mille accordées, et le montant payé au 30 juin 1895; aussi le nombre de milles des chemins de fer auxquels des subventions à tant par mille avaient été accordées au 1^{er} juillet 1895, et le nombre de milles de chemins de fer construits au 30 juin 1895 et pour lesquels il avait été accordé des subventions pécuniaires à tant du mille. On trouvera aussi le montant des subventions payées au 31 octobre 1895.

Il y a aussi un état indiquant les subventions pécuniaires annuelles accordées, et le montant payé sous ce chef au 30 juin 1895, avec le nombre de milles construits, ainsi qu'un état indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Total des subventions en argent à tant par mille disponibles au 30 juin 1895	\$ 8,486,636 53
Total des subventions en argent à tant par mille payées au 30 juin 1895.....	13,584,831 34
Total disponible et payé.....	<u>\$22,071,467 87</u>

Nombre de milles de chemins de fer pour lesquels il y avait au 30 juin 1895 des subventions en argent à tant par mille disponibles.....	2,003
Nombre de milles de chemins de fer pour lesquels il avait été payé au 30 juin 1895 des subventions en argent à tant par mille	3,071
Total de subventions payées au 31 octobre 1895.....	\$13,645,823 34
Subvention annuelle en argent disponible au 30 juin 1895	\$ 363,474 00
Subventions annuelles en argent payées au 30 juin 1895.....	\$ 1,119,600 00
Nombre de milles construits annuellement sur les chemins subventionnés en argent, jusqu'au 30 juin 1895.....	252
Nombre de milles de chemins de fer subventionnés en terres	4,453
Nombre d'acres de terres accordées comme aide à la construction de chemins de fer.....	<u>32,257,200</u>

Les états qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres accordées aux chemins de fer Canadien du Pacifique, Canada-Central et Esquimalt et Nanaïmo.

Ces voies ferrées ont reçu :—

Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	\$5,000,000
do Canada-Central.....	1,525,250
do Esquimalt et Nanaïmo.....	750,000
	<u>\$27,275,250</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'état qui précède ne comprend pas les subventions en terres accordées aux chemins de fer Canadien du Pacifique, et Esquimalt et Nanaïmo.

Ces voies ferrées ont reçu :

	Acres.
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	25,000,000
do Esquimalt et Nanaïmo.....	1,900,000
Total.....	26,900,000

STATISTIQUE DES CANAUX.

Le relevé suivant a été préparé par M. R. Devlin, commis surnuméraire préposé à cette branche; il se rapporte à la saison de navigation de 1894 et contient les renseignements ordinaires intéressants.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages perçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1895.

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages perçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
Lachine.....	886,778	63,005 43	8,545
Beauharnois.....			
Cornwall.....			
Williamsburg.....			
Welland.....	1,008,221	159,694 19	2,412
Chambly.....	277,608	21,149 65	2,492
Sainte-Anne.....	562,010	34,042 78	2,197
Carillon.....			
Grenville.....			
Rideau.....	94,479	5,836 39	3,490
Murray.....	21,888	756 20	690
Trent.....	36,271	1,009 23	1,810
Saint-Pierre.....	55,460	2,637 14	1,522

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le désir et l'espérance que j'ai exprimés dans mon rapport de l'année dernière, à savoir : que les compagnies de chemins de fer enverraient à l'avenir leurs rapports de statistique le 1^{er} octobre ou avant le 1^{er} octobre, chaque année—ne se sont pas réalisés. Bien que les lignes les plus importantes et plusieurs autres aient mis une diligence louable dans l'expédition de leurs rapports, il en est un grand nombre qui font défaut sous ce rapport, et c'est à cause du retard de ces dernières que mon rapport annuel porte la date du 30 septembre 1895. Actuellement, 11 octobre, je retarde de mettre la dernière main à ce rapport, dans l'espérance que les compagnies en défaut rempliront leur devoir à cet égard sans autre délai aussitôt que mon secrétaire, M. L. K. Jones, leur aura rendu visite.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1836.....	0	1866.....	2,150
1837.....	16	1867.....	2,258
1838.....	16	1868.....	2,269
1839.....	16	1869.....	2,497
1840.....	16	1870.....	2,497
1841.....	16	1871.....	2,497
1842.....	16	1872.....	2,508
1843.....	16	1873.....	2,638
1844.....	16	1874.....	2,642
1845.....		1875.....	4,826
1846.....		1876.....	5,157
1847.....	59	1877.....	5,574
1848.....	59	1878.....	6,143
1849.....	59	1879.....	6,484
1850.....	71	1880.....	6,891
1851.....	93	1881.....	7,260
1852.....	212	1882.....	7,530
1853.....	423	1883.....	8,086
1854.....	657	1884.....	9,576
1855.....	855	1885.....	10,149
1856.....	1,296	1886.....	10,697
1857.....	1,428	1887.....	11,691
1858.....	1,654	1888.....	12,162
1859.....	1,997	1889.....	12,628
1860.....	2,087	1890.....	13,256
1861.....	2,087	1891.....	14,009
1862.....	2,110	1892.....	14,588
1863.....	2,110	1893.....	15,020
1864.....	2,145	1894.....	15,627
1865.....	2,145	1895.....	15,977

PERTES DE VIE arrivées pendant l'exercice clos le 30 juin 1955.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres personnes tués.	Total des personnes tués.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives.....	1	17	7	25
Tués en montant sur des trains en mouvement ou en descendant....	7	1	12	20
Tués en travaillant à former des trains.....		3		3
Tués en attelant des wagons.....		9		9
Tués dans des rencontres ou des déraillements.....	1	5		6
Tués en se heurtant à des ponts.....			1	1
Tués en marchant ou se tenant sur la voie.....		6	85	91
Tués par explosions.....				
Tués autrement.....		10	22	32
Total.....	9	51	127	187

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sommaire des tableaux pour les exercices respectivement terminés le 30 juin 1894 et le 30 juin 1895.

	Etat comparatif.	
	30 juin 1894.	30 juin 1895.
Milles de chemins de fer achevés (rails posés)	15,768	16,091
do voies de service ou de garage	2,017	2,054
do rails de fer dans la ligne-mère	400	346
do rails d'acier do	15,368	15,745
do do do double voie	526	533
Capital versé (les quatre item suivants compris)	887,975,020	894,640,559
Subventions de l'Etat payées	156,716,638	158,621,646
Prêts do versés	21,569,149	21,569,149
Souscriptions d'actions de l'Etat acquittées	300,000	300,000
Subventions municipales payées	14,153,611	14,180,686
Milles en exploitation	15,627	15,977
Recettes	49,552,528	46,785,487
Frais d'exploitation	35,218,433	32,749,669
Recettes nettes	14,334,095	14,035,818
Voyageurs transportés	14,462,498	13,987,580
Marchandises transportées (tonnes)	20,721,116	21,524,421
Nombre de milles parcourus par les convois	43,770,029	40,661,890
do de voyageurs tués	12	9
do d'élevateurs	59	53
do de passages à niveau gardés	135	151
do do non gardés	9,869	10,430
do de viaducs au-dessus des rails	406	398
do de passages à niveau d'autres chemins de fer	212	218
do de raccordements avec do	313	316
do do des embranchements	215	232
do de locomotives possédées en propre	1,965	1,948
do do louées	37	75
do de wagons-lits et wagons-salons possédés en propre	154	156
do do do loués	45	60
do de voitures de 1re classe possédées en propre	961	1,011
do do do louées	31	65
do de voitures de 2e classe et d'immigration possédées en propre	665	694
do do do louées	5	8
do de wag. à bagage, wag. poste et w.-messag. possédés en propre	626	1,129
do do do do loués	10	25
do de wagons à bestiaux et fourg. à marchandises possédés en propre	32,758	33,577
do do do do loués	3,094	2,783
do de trucks possédés en propre	14,589	15,441
do do loués	315	317
do de wagons à houille et wagons basculants possédés en propre	4,685	4,841
do do do loués	14	4

J'ai joint, sous forme d'annexe à ce rapport, un mémoire sur le progrès des chemins de fer dans le Dominion, et sur ses bons effets pour le développement économique du pays, etc. Ce mémoire est écrit par l'honorable sir Charles Tupper, bart., C.C.M.G., C.B., haut-commissaire pour le Canada, à Londres; il me semble contenir plusieurs renseignements utiles qui seront d'un grand intérêt pour le public.

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

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

M. J. H. BALDERSON,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE N° 5.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,
MONCTON, N.-B., 12 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et du directeur du service des machines, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

- N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte du matériel général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
11. Crédits spéciaux.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, savoir : 1,142.

-COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1894, de.. \$54,680,904 89

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

Agrandissement à Halifax.....	\$122,708 28
do à Moncton.....	7,494 17
do à la jonc. Ferrona...	1,981 57
Construction	1,920 17
Embranchement de St-Charles	890 65
do d'Indian-Town.	1,291 07
do de Dartmouth	118,153 94
Matériel roulant.....	9,984 24
Chemins de fer Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton.....	62,610 41
	327,034 51

Ce qui, au 30 juin 1895, porte le coût total à... \$55,007,939 40

Agrandissements à Halifax.—Ceci comprend principalement le coût des terrains achetés dans le but d'agrandir l'espace destiné au mouvement des marchandises à Halifax. On a commencé la construction d'un mur de soutènement ainsi que les fondations d'un hangar aux marchandises. On a aussi fait du nivellement et posé de nouveaux rails.

Agrandissements à Moncton.—Machines supplémentaires pour les ateliers.

Agrandissements à la jonction de Ferrona.—Ceci comprend l'agrandissement des terrains et l'augmentation des voies d'évitement.

Construction.—Cette dépense a été faite en règlement de petites réclamations pour terrains, en rapport avec les commencements de la construction de chemin de fer.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Embranchement de Saint-Charles.—Dépense faite pour le paiement d'intérêt sur une réclamation pour terrain et pour frais de cour.

Embranchement d'Indian-Town.—Dépense en rapport avec la réclamation d'un entrepreneur au sujet de la construction de cet embranchement.

Embranchement Dartmouth.—Dépense occasionnée par la construction d'une ligne d'embranchement de la jonction Windsor à Dartmouth. La longueur de la voie ferrée à construire est de onze milles. Pour en faciliter la construction on l'a divisé en deux parties, dont Thomas Cooke, de New-Glasgow, a eu l'entreprise de la première, et D. McGregor et Fils, de New-Glasgow, la seconde. Les travaux sont commencés en janvier 1895 et ont été vigoureusement poursuivis depuis.

Matériel roulant.—Dépense pour l'achat de freins à air comprimé automatiques Westinghouse pour wagons à marchandises. Le nombre total des wagons à marchandises munis de cet appareil est maintenant de neuf cent soixante et onze.

Chemins de fer Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton.—Paiements de réclamations et de frais légaux en rapport avec la construction de ces lignes de chemin de fer.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation de l'année sont comme suit:—

Recettes brutes.....	\$2,940,717 95
Frais d'exploitation	2,936,902 74
	\$ 3,815,21

Durant sa session de 1894, le parlement a accordé un octroi de secours au montant de \$12,000 aux victimes de l'accident qui est arrivé à Saint-Joseph, près Lévis en 1890. \$11,898.17 de ce montant et \$1,500.00 accordés par le parlement à M. Martin en compensation de blessures reçues il y a quelques années, ont été payés durant l'exercice courant. Ces deux montants, formant la somme de \$13,398.17, ont été portés au débit du compte du revenu et ont ainsi accru la dépense au chiffre de \$2,950,500.91.

Comparaison des recettes brutes de l'année courante avec celles de l'année précédente:—

Pour 1893-94.....	\$2,987,510 27
Pour 1894-95.....	2,940,717 95
	\$ 46,792 32

Les recettes provenant du service des voyageurs se chiffrent comme suit:—

En 1894-95.....	\$ 963,914 44
En 1893-94.....	958,915 13
	\$ 4,999 31

Les recettes provenant du transport des marchandises sont les suivantes:—

Pour 1893-94.....	\$1,834,126 34
Pour 1894-95.....	1,782,608 54
	\$ 51,517 80

Les recettes provenant du transport des malles et des trains de marchandises rapides sont les suivantes :

Pour 1893-94.....	\$ 194,468 80
Pour 1894-95.....	194,194 97
	\$ 273 83

Les recettes par mille de voie ferrée sont comme suit :—

En 1893-94.....	\$	2,616 03
En 1894-95.....		2,575 06

Les recettes par mille de parcours se comparent comme suit :—

	Centins.
En 1894-95.....	73·53
En 1893-94.....	71·08

L'on remarque une diminution dans les recettes provenant du transport des marchandises et une légère augmentation dans celles provenant du service des voyageurs.

Le nombre des voyageurs transportés est comme suit :—

Pour 1894-95.....	1,352,667
Pour 1893-94.....	1,301,062
	<u>51,605</u>

Le nombre des voyageurs locaux s'est augmenté de 56,257 ; celui des voyageurs d'entiers parcours a diminué de 4,652.

Le poids des colis transportés est comme suit :—

	Tonnes.
Pour 1893-94.....	1,342,710
Pour 1894-95.....	1,267,816
	<u>74,894</u>

Cette diminution s'applique et au trafic local et à celui d'entier parcours ; le premier pour 64,740 tonnes et le second pour 10,154.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de marchandises, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :

Articles.	1893-1894.	1894-95.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	944,967	938,351		6,616
Boisseaux de grain.....	1,304,684	1,036,384		268,300
Bois de construction, en pieds carrés.....	200,507,949	202,247,269	1,739,320	
Têtes de bétail vivant.....	79,203	72,106		7,097
Charbon à la tonne.....	478,691	385,200		93,491
Marchandises manufacturées à la tonne.....	331,635	350,056	18,421	
Autres articles en tonnes.....	146,168	155,477	9,309	

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation comparés à ceux de l'année dernière sont les suivants :—

Pour 1893-94.....	\$2,981,671 98
Pour 1894-95.....	2,936,902 74
	<u>\$ 44,769 24</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les moyennes se comparent comme suit avec celles de l'an dernier :—

	Centins.
Pour 1894-95.....	60·16
Pour 1893-94.....	57·99
 Par mille parcouru par les convois—	
Pour 1894-95.....	73·43
Pour 1893-94.....	70·94
 Par mille de chemin de fer—	
Pour 1893-94.....	\$2,610 94
Pour 1894-95.....	<u>2,571 71</u>

On a fait toutes les réparations nécessaires à la superstructure et aux autres travaux du chemin de fer, et le tout a été tenu en bon ordre et propre au service.

L'on a renouvelé 261,520 traverses et reballasté cent quarante-sept milles de voie. On a enlevé vingt-cinq milles de rails, que l'on a remplacés par de nouveaux d'acier plus forts, pesant 67 livres à la verge, et l'on a construit deux milles et un quart de nouvelles voies d'évitement à différents endroits.

L'on a examiné avec soin tous les ponts placés sur le parcours de la voie; ils ont été réparés. On a placé sur la ligne entre New-Glasgow et Mulgrave deux ponts d'acier de quatre-vingts pieds d'ouverture chacun, et un autre de cent pieds d'ouverture pour en remplacer d'autres de bois. On a de plus construit, à Union, un pont en acier de quarante pieds d'ouverture et des culées en maçonnerie.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures, et l'on en a construit encore une longueur de quarante-sept milles.

Les abris contre la neige et les clôtures paraneige ont subi des réparations et l'on a construit 11,396 pieds linéaires de clôtures paraneige.

Sur toute la ligne les bâtiments ont été réparés, et l'on a reconstruit le hangar aux locomotives de la Rivière-du-Loup, détruit par le feu le 20 octobre 1894.

On a fait les réparations nécessaires aux quais de différents endroits, et l'on a partiellement reconstruit les quais d'Halifax, détruits par l'incendie du 27 février 1895.

L'on a érigé vingt-cinq sémaphores à différentes gares.

L'on a fait au matériel roulant les réparations nécessaires, et il est en bon état.

On a acheté deux grosses locomotives pour le service des marchandises et les deux plus petites et plus légères qu'elles ont remplacé ont été retirées du service. L'on a complètement reconstruit quatre locomotives.

On a acheté cinq voitures de première classe pour voyageurs, quatre fourgons à bagages, quarante trucks et un chasse-neige; l'on a reconstruit à l'atelier deux trucks, onze grands wagons à charbon, soixante-sept wagons à bascule ainsi que deux chasse-neige.

Le service de l'eau a été maintenu dans un bon état et on a procuré un nouveau réservoir et le service d'eau au Petit-Métis.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté.....	\$ 963,407 28
Valeur du matériel utilisé.....	1,230,723 79
Valeur du vieux matériel vendu.....	90,122 34

Valeur du matériel en mains à la fin de l'année :—

Matériel ordinaire, y compris le combustible.....	\$ 357,497 54
Rails de fer et d'acier et attaches.....	260,491 22
Vieux matériel à vendre.....	73,358 54

Total \$ 691,347 30

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1894-95, comme celui de l'exercice précédent, a été rigoureux, et le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace a été considérable; il se chiffre par \$64,000.

Le chemin de fer a subi plusieurs pertes par suite d'incendies durant l'année:—

Le 20 octobre 1894, à la Rivière-du-Loup, le hangar aux locomotives, une immense construction en brique avec une table tournante au centre, a pris feu accidentellement et a été détruit. Il y avait alors dans l'édifice onze locomotives, dont on a pu faire sortir trois sans qu'elles aient subi aucun dommage; les huit autres ont brûlé dans l'édifice. Le coût de la reconstruction de l'édifice a été de \$6,363.18, et l'on a réparé les locomotives au prix de \$10,981.11.

A Halifax, le 27 février 1895, le feu s'est déclaré dans le hangar aux marchandises sur le quai du commerce européen et a consumé le quai et le hangar, ainsi qu'une voie sur chevalets servant à l'expédition du charbon et vingt-sept fourgons. Le feu s'est aussi communiqué à l'élévateur à grain situé à quelque distance et le consuma. La propriété détruite coûtait plus de \$200,000.

A Richmond, Halifax, le 19 mai 1895, le feu s'est déclaré sur l'un des quais dans un hangar aux marchandises où l'on avait remis quelques bestiaux. Ce feu détruisit le quai, deux hangars aux marchandises, une voie sur chevalets servant à l'expédition du charbon et trente-huit fourgons. La propriété consumée coûtait environ \$100,000.

On reconstruit actuellement la propriété détruite.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef,

Chemins de fer et canaux.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

AV.

COMPTE DU CAPITAL, exercice finissant le 30 juin 1895.

DT.

1894.	1894.	\$	c.	\$	c.	Par le gouvernement fédéral.....	\$	c.
30 juin...	30 juin...	47,488,016	82	54,680,904	80		54,680,904	80
Coût du chemin de fer Intercolonial, à date.....		1,324,042	81					
do de Prolongement-Est, à date.....		1,945,497	69					
do Oxford et New-Glasgow, à date.....		3,850,884	54					
do du Cap-Breton, à date.....		63,463	03	54,680,904	80			
do du service de passage des convois au détr. de Canso.....								
Coût du service de passage des convois au détr. de Canso.....								
Dépense de l'année courante :—		122,708	28					
Chemin de fer Intercolonial :—		7,494	17					
Agrandissement, Halifax.....		1,981	57					
do Moncton.....		9,984	24					
do Ferrona.....		1,920	18					
Matériel roulant.....		1,800	65					
Construction (originelle).....		1,291	07					
Embranchement de Saint-Charles.....		118,153	94					
Embranchement d'Indiantown.....								
Embranchement de ou près Bedford à Dartmouth.....								
Construction de la section Oxford et New-Glasgow.....		264,424	10					
Construction de la section du Cap-Breton.....		5,242	51					
Chemins de fer du Cap-Breton et Oxford et New-Glasgow..		4,126	40					
		53,241	50	327,034	51	Par le gouvernement fédéral.....	327,034	51
				55,007,939	40		55,007,939	40

E. ET O.E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU pour l'exercice finissant le 30 juin 1895. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1895.	Exercice précédent.	Compte du revenu.	Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
1,081,787 76	Traction, relevé n° 1.....	1,043,656 57	958,915 13	Voyageurs trafic..	963,914 44
672,852 09	Voitures, " 2.....	651,031 19	1,834,126 34	Marchandises.....	1,782,608 54
656,758 04	Entretien d. trav. et voie, rel. 3..	679,468 39	194,468 80	Malles et divers...	194,194 97
369,839 68	Gares, relevé n° 4.....	370,702 74			
195,602 66	Frais généraux, relevé n° 5.....	188,488 43			
4,831 75	Circulation en milles.....	3,555 42			
2,981,671 98	Total des frais d'exploitation.	2,936,902 74			
5,838 29	Balance.....	3,815 21			
2,987,510 27		2,940,717 95	2,987,510 27		2,940,717 95
	Crédits spéciaux, relevé n° 6.....	13,398 17			

E. ET O.E.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
12,248 75	Appoint. de l'ing. mécan. en chef et des commis, fr. de bur. et de voyage...	11,692 18
273,316 77	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs.....	266,207 80
444,477 33	Combustible.....	427,404 50
34,590 72	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	31,216 63
257,793 04	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage.....	250,521 48
36,960 95	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	37,458 65
22,400 20	Divers.....	19,155 33
1,081,787 76		1,043,656 57

E. ET O.E.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
66,132 15	Réparations aux voitures à voyageurs.....	68,610 40
18,136 48	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	22,743 41
217,010 47	do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs....	183,153 70
7,554 89	do chasse-neige et flangers.....	8,923 27
255,853 06	Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins.....	253,802 78
18,409 63	Huile et chiffons pour garniture.....	18,883 41
59,154 87	Menus approvisionnements et combustible.....	64,333 06
30,600 54	Divers.....	30,581 16
672,852 09		651,081 19

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
6,874 19	Appoint. de l'ingénieur en chef et des ingénieurs, des commis et frais de bureau et de voyage.....	6,193 93
334,455 51	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites.....	339,826 48
30,001 77	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites.....	46,868 81
57,754 23	Traverses.....	38,815 90
67,997 62	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, etc.....	102,834 65
11,188 78	Réparations aux quais.....	7,824 78
65,223 34	Réparations aux bâtiments et quais de gare, annexes et rallonges comprises.....	62,816 50
9,195 57	Réparations à l'outillage.....	8,343 53
68,413 18	Pour enlever la glace et le neige.....	64,122 81
5,653 85	Divers.....	1,821 00
656,758 04		679,468 39

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
288,114 33	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs et journaliers.....	292,104 34
81,725 36	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais.....	78,598 40
	Divers.....	
369,839 69		370,702 74

E. ET O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
79,024 31	Appoint. du gérant général et des inspecteurs de district, des expéditeurs des convois, de l'agent général du transport des marchandises, de l'agent général des voyageurs, des commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	78,022 30
27,273 74	Appoint. du comptable en chef et trésorier, de l'auditeur du trafic, du payeur et du caissier, des commis, et frais de bureau et dépenses de voyage.....	26,985 66
7,278 31	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises.....	5,909 58
33,893 05	Passages d'eau.....	35,236 97
1,077 35	Dépenses pour lignes télégraphique (non compris le salaire des télégraphistes)	1,475 23
29,020 59	Divers—Impressions, publicité, etc.....	24,561 66
18,035 30	Frais d'agences.....	16,297 03
195,602 65		188,488 43

E. ET O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1895.

Dr.

Av.

	\$	c.		\$	c.
Caisse.....	389	96	Par le gouvernement fédéral.....	910,251	42
Garces.....	37,255	08	Compte indéterminé.....	4,211	27
Matériel en général.....	\$ 357,497	54	Chemin de fer de Chatham.....	0	07
Matériel ordinaire, y compris combustible.....	200,491	22	do Grand-Tronc—compte général.....	8,296	07
Rails et attaches de fer et d'acier.....	73,358	54	do —compte du trafic.....	1,116	50
Vieux matériel à vendre.....			do Camadien du Pacifique—compte du trafic.....	9,412	57
Comptes des ministères—			do Central du Nouveau-Brunswick.....	13,172	62
Agriculture.....	421	99	do Elgin, Peitcodiac et Havelock.....	18	08
Antérieur.....	6	00	do Temiscouata.....	115	71
Postes.....	55,507	29	do de l'Île du Prince-Edouard.....	15	00
Travaux publics.....	60	00	Cie de ch. de fer et de charbon du Canada.....	0	10
Marine.....	6	78	Marchandises non réclamées.....		
Milice et défense.....	5,189	72			
Chemin de fer Canadien du Pacifique, matériel roulant.....					
do Windsor-Annapolis—compte général.....	\$ 5,184	67			
do Canada-Eastern—compte général.....	5,891	09			
do —compte du trafic.....					
do du Nouveau-Brunswick et de l'Île Prince-Edouard.....					
do Caraquette.....	11,025	76			
do du Pac. Can.—compte général.....	1	04			
do do div. du N. B.—compte général.....	346	19			
do de la Baie-des-Chaleurs.....	15,498	16			
do Boston et Maine.....	154	15			
do Salisbury et Harvey.....	119	28			
do des Comtés Unis.....	26	12			
do New-York et Nouvelle-Angleterre.....	2	40			
do Chicago et Grand-Tronc.....	15	95			
do New-York, New-Haven et Hartford.....	0	32			
do des Comtés de l'Ouest—compte général.....	19	68			
do do —compte du trafic.....					
do Springhill et Parnsboro'.....	15,957	92			
do Halifax et Cap-Breton.....	3,161	90			
do Embranchement d'Elgin.....	1,151	42			
Ligne de transport rapide Great-Eastern.....	726	40			
Chemin de fer Kent-Northern.....	0	32			
do Quebec-Central.....	40	08			
Cie de wagons palais Pullman.....	5,221	39			
Armour Refrigerator Line.....	121	25			
	24	91			

76

Compagnie des chars urbains de Saint-Jean.....	31	00
Loyers.....	2,159	20
Compagnie de messageries Canadienne.....	3,450	34
do Dominion.....	349	02
Ligne de steamers Allan.....	1,869	13
Compagnie de navigation à vapeur de l'Île du P. E.....	13	64
Steamer <i>Conféderé</i>	2,374	16
do <i>Académie</i>	816	22
Compagnie houillère Intercoloniale.....	1,948	28
Compagnie de ch. de fer et houillère de Cumberland.....	1,100	87
Compagnie houillère Dominion.....	177	93
Filature de coton de Halifax.....	37	85
Union Bearing Company.....	6,749	97
Usines Poulson.....	928	18
Ontario Car and Foundry Company.....	273	25
Laminoirs de Coldbrook.....	1,276	00
Ville de Dartmouth.....	1,967	41
Compagnie de télégraphie W. U.....	32,000	00
Remises d'argent détruites.....	263	40
Gares—	788	81
Nauwigewauk.....	3	00
Glengarry.....	5	00
Bloomfield.....	29	21
Coal-Branch.....	65	84
Waldford.....	55	00
Sainte-Luce.....	80	00
Btc.....	107	12
Saint-Arsène.....	6	65
Valley.....	72	71
Iona.....	40	00
Napapan.....	28	38
Kent-Junction.....	231	04
Derby-Junction.....	78	87
Gloucester-Junction.....	19	69
Dalhousie.....	25	00
Campbellton (marchandises).....	25	00
Île Verte.....	25	00
Wagon "Victoria".....	890	51
do "Ottawa".....	239	47
do "Mary Jane".....	16	05
Société d'assurance et de secours des employés de l'Intercolonial.....	71	30
Compagnie du gaz et de l'aqueduc de Moncton.....	42	01
Comptes de particuliers.....	1	25
	10,277	69
Total.....	937,571	84

77

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, exercice clos le 30 juin 1895.

	1895.	1894.
Longueur de la voie	1,142	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives	4,879,981	5,140,867
do do convois	3,999,242	4,202,740
do do wagons	45,277,909	47,367,234
Recettes par mille pour chaque locomotive	Centins. 60·24	58·11
do do de chemin de fer	Dollars. 2,575·06	2,616·03
Rapport centésimal des recettes proven. des voyageurs aux recettes brutes ..	32 77	32·10
do do fret	60·63	61·39
do des autres recettes	6·60	6·51
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	Centins. 5·46	5·32
Combustible	8·76	8·65
Huile, suif, coton et menus articles	·64	·67
Réparation des locomotives	5·13	5·01
Eau et réparation des réservoirs	·77	·72
Divers	·39	·43
Total	21·15	20·80
Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bur. et de voyage	·24	·24
Total	21·39	21·04
Traction—par mille parcouru par les locomotives	Centins. 21·39	21·04
Dépenses des wagons do	13·34	13·09
Entretien de la voie et des travaux—par mille parcouru par les locomotives	13·92	12·78
Dépenses des gares do ..	7·60	7·19
Frais généraux do ..	3·84	3·80
Parcours des wagons do ..	·07	·09
Total par mille parcouru par les locomotives	60·16	57·99
Traction—par mille parcouru par les convois	Centins. 26·09	25·74
Dépenses des wagons do	16·28	16·01
Entretien de la voie et des travaux—par mille parcouru par les locomotives	16·99	15·63
Dépenses des gares do ..	9·27	8·80
Dépenses générales do ..	4·71	4·65
Parcours des wagons do ..	·09	·11
Total par mille parcouru par les convois	73·43	70·94
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer	Dollars. 2,571·71	2,610·92

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

CRÉDITS SPÉCIAUX—(relevé n° 6).

	Année terminée le 30 juin 1895.
	\$ c.
Octroi de secours aux victimes de l'accident de Lévis (crédit, \$12,000)	11,898 17
Compensation à M. Martin pour blessures reçues (crédit, \$1,500).....	1,500 00
	13,398 17

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1895.

VOIE.

Dans le cours de l'année les vieux rails d'acier ont été remplacés, sur un parcours de 27 milles, par des rails neufs de 4½ pouces, du poids de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

261,424 traverses ordinaires et 96 assortiments de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'année.

BALLASTAGE.

On a posé du ballast dans chaque division. Cent quarante-sept milles en tout du chemin de fer ont reçu un lit de quatre à quinze pouces d'épaisseur, de bon gravier bien net, et l'on a ainsi employé environ 100,000 verges cubes de matériel.

SÉMAPHORES.

L'on a érigé des sémaphores du nouveau modèle aux endroits suivants: Bedford, Alton, Riversdale, Hopewell, Valley Stellarton, Londonderry, Wentworth, Maccan, Grenville, Rivière-Philippe, Evans, Dorchester, Memramcook, Moncton, Sussex, Rothesay Bloomfield, Berry's-Mills, Bartibogue, Assametquaghan. On a érigé des sémaphores électriques à Truro (2), à Springhill et à la Jonction Painsec. Les réparations nécessaires ont été apportées à tous les autres signaux d'un bout à l'autre de la ligne. On a aussi repeinturé aux endroits nécessaires.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Pendant l'année on a construit deux milles et quart de nouvelles voies de service.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'année on a construit quarante-sept milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de clôtures de perches ou de planches, aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures.

PARANEIGES.

On a construit durant l'année 11,396 pieds de clôtures paraneige sur les divisions nord et du Cap-Breton, et on a fait aux clôtures et aux abris les réparations nécessaires partout où il y a eu lieu.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Halifax, une équipe de charpentiers a été employée à faire les réparations et reconstructions nécessaires aux quais, aux hangars et aux tréteaux au charbon du 17 octobre 1894 au 27 février, jour où toutes ces constructions, y compris l'élevateur à grain, ont été incendiés.

Le quai au charbon, le "Long quai" comme on l'appelle, échappa seul à l'incendie. On commença tout de suite la reconstruction des quais et des entrepôts détruits. Le quai et les chevalets conduisant au hangar à charbon avaient été reconstruits le 6 du mois suivant. On a différé la construction du quai des vapeurs océaniques vu le retard dans la livraison des pilotes créosotés et du pin résineux, mais l'on fait diligence en ce moment et l'on s'attend à ce que le quai et l'entrepôt soient terminés le 15 décembre prochain.

L'on a fait des réparations nécessaires aux quais et aux tréteaux à charbon de Richmond. Les tréteaux du quai extérieur ont été exhausés de deux pieds pour faciliter l'embarquement du charbon d'une certaine classe de vapeurs qui font maintenant escale à Halifax.

Le 19 mai, un incendie a entièrement détruit le quai extérieur, qui mesurait 700 pieds de longueur et 120 pieds de largeur, ainsi que la voie sur chevalets destinée au charbon, les abris à bestiaux et les entrepôts aux sucres. On a commandé les matériaux nécessaires au renouvellement, et l'ouvrage de reconstruction est maintenant en marche.

Au débarcadère de Pietou on a fait les réparations nécessaires au quai et l'on a renouvelé sur le côté est une plate-forme surélevée à partir de la ligne de deux pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Cette plate-forme est destinée à faciliter le chargement et mesure 125 x 14 pieds.

A Pugwash on a fait au quai les réparations nécessaires et l'on y a établi un plan incliné pour le chargement du charbon.

A Mulgrave on a exhausé d'environ trois pieds l'extrémité extérieure du quai principal; on a muni de défenses les coins circulaires du quai et l'on a donné à celui-ci, généralement, un niveau uniforme. On a placé dans le quai environ 300 tonnes de ballast de pierre. On a également ajouté à la face extérieure du quai un blindage de boulevard de neuf pouces d'épaisseur, pour le protéger contre la glace. On a placé des garde-fous de chaque côté de la passerelle afin de faciliter l'accostage au quai de la barge de transfert. On a posé du bordage sur le côté du quai de Mulgrave qui fait face au rivage.

A la Pointe-Tupper on a examiné le quai, qui a subi les réparations nécessaires.

On a renouvelé un certain nombre des pièces inférieures et supérieures de la voie sur chevalets servant au charbon à Springhill.

On a fait les réparations nécessaires aux quais et chevalets de Sackville et Dorchester.

On a renouvelé le plancher du quai de Moncton.

A Shédiac on a renouvelé 1,100 pieds par 18 pieds de la plate-forme du quai ainsi que quelques pièces de charpente.

On a renouvelé le mur d'appui qui longe le prolongement de la baie Courtenay à Saint-Jean sur une étendue d'environ 250 pieds. On a muni de supports les points de raccordement et les culées du pont tournant du prolongement du havre.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

On a renouvelé, à Dalhousie, le plancher du quai.

A Saint-Charles on a fait les réparations nécessaires à la voie sur chevalets pour charbon.

A Lévis on a renouvelé une partie du plancher de la jetée de la Princesse, et posé de nouvelles poutres et longrines ainsi que de nouvelles défenses d'orme aux points nécessaires.

ÉDIFICES ET PLATES-FORMES.

A Halifax, on a adjugé à M. Théophile Leblanc l'entreprise de la fondation en pierre destinée à porter un nouveau hangar aux marchandises mesurant 759 par 60 pieds, situé au terminus en eau profonde, sur la propriété récemment achetée à cette fin. Ces travaux, adjugés au mois d'avril dernier, sont maintenant terminés. A MM. R. C. Donald et C^o ont été confiés les murs et le toit du même édifice. Ces travaux avancent bien.

Depuis le mois d'avril dernier, on a commencé une jetée qui traverse l'entrée du terminus en eau profonde, laquelle s'étendra du quai de la Marine et des Pêcheries au quai Cunard; les trois quarts à peu près en sont terminés. Ces travaux en sont rendus environ 15 pieds hors de l'eau, et quand le remplissage en dedans de cette jetée sera terminée, l'étendue de garage sera considérablement agrandie.

On a fait les réparations nécessaires aux édifices et aux quais appartenant à ce ministère, lesquels ont été loués par le ministère de la marine et des pêcheries. L'un de ces quais a été en partie renouvelé.

On a construit à l'extrémité de l'est du hangar aux convois de la rue North une plate-forme mesurant 120 pieds de longueur par 4 pieds de largeur, en vue d'accommoder les vendeurs de lait.

On a pratiqué une nouvelle porte dans le mur de brique qui se trouve à l'extrémité de l'est du hangar aux convois et construit une plate-forme pour rendre plus facile le maniement du bagage des trains mixtes.

On a réparé avec soin la toiture de ce hangar, et renouvelé en verre ridé épais quarante des carreaux de fenêtre.

A Richmond, on a fait les réparations nécessaires aux ateliers des wagons, des machines et à la remise aux locomotives. On a renouvelé huit des cheminées au-dessus de cette dernière.

On a peinturé toute la boiserie de trois des bureaux.

A Bedford, on a placé de nouvelles soles sous le hangar aux marchandises, ainsi qu'un nouveau plancher. On a renouvelé la plate-forme de chargement.

A la Jonction Windsor on a réparé avec soin et peinturé les murs extérieurs ainsi que la toiture de la gare. On a aussi peinturé le bureau de l'agent, la salle d'attente et la cuisine.

A Wellington, on a fait les réparations nécessaires à la toiture de la gare.

A Enfield, on a réparé avec soin et peinturé les murs extérieurs et la toiture de la gare. On a également peinturé le bureau de l'agent et la salle d'attente, et prolongé le trottoir de 50 pieds.

A Elmsdale, on a examiné, réparé et peinturé les murs extérieurs de la gare. La toiture de la gare a aussi reçu une couche de peinture.

A Milford, on a examiné, réparé et peinturé la gare, y compris la toiture.

A Shubenacadie, on a examiné, réparé et peinturé les murs extérieurs et la toiture du hangars aux marchandises. La toiture en fer de la gare a aussi reçu une couche de peinture. On a fait quelques réparations au bureau et au logement de l'agent de gare.

A Stewiacke, on a peinturé la boiserie à l'intérieur de la gare, posé un nouveau plancher dans la cuisine, et fait les réparations nécessaires à l'enclos aux bestiaux.

A Truro, on a examiné, réparé et peinturé les murs extérieurs de la gare, donné deux couches de peinture aux bureaux du surintendant et de l'expéditeur des trains.

On a recouvert en bardeau et peinturé une partie du toit, et peinturé celui du hangar aux marchandises. On a fait des changements aux fenêtres du bureau de télégraphe Western Union. On a renouvelé les longrines dans deux des cendriers de

la remise aux locomotives. On a augmenté les dimensions de la cloison du compartiment des marchandises entreposées, dans le hangar destiné à celles-ci.

A West River, on a placé de nouvelles sablières sous l'édifice de la gare, et recouvert en bardeaux le côté ouest du toit. On a posé un lambris à l'intérieur du bureau de l'agent, ainsi qu'un plancher en bois franc dans la salle d'attente.

A Stellarton, le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en matériaux Sparham, et on a renouvelé six cheminées. On a fait les réparations nécessaires aux portes de la remise, et une partie de la toiture du hangar aux marchandises. On a peinturé ce dernier, le hangar au charbon et le bureau de l'inspecteur.

A New-Glasgow, on a peinturé le toit de la verandah de la gare.

A Merigomish-ouest, on a renouvelé le bardeau sur les côtés et les pignons de la gare et peinturé celle-ci.

Aux gares de Barney's-River, Marshy-Hope, et James-River, on a fait les réparations nécessaires aux portes et aux fenêtres.

A Brierly-Brook, on a posé une nouvelle porte à la station à signaux.

A Antigonish, on a fait les réparations nécessaires aux portes et fenêtres des logements de la gare. On a examiné, réparé et peinturé le hangar aux marchandises et la chambre au bagage.

A South-River, on a examiné et réparé la gare et son quai.

Au Havre-au-Bouche, on a fait les réparations nécessaires à la gare.

A Grosvenor, un mille à l'est de la station à signaux de Linwood, on a construit un nouveau trottoir de 75 pieds de longueur.

A Barachois, on a construit un petit hangar aux marchandises et un trottoir. La plate-forme de chargement a été transportée sur un nouvel emplacement et reconstruite.

On a fait d'autres réparations nécessaires à toutes les gares et trottoirs de la division du Cap-Breton.

A Pictou, on a examiné, réparé et peinturé la gare.

On a fait la même chose pour les gares, les hangars aux marchandises et au charbon des endroits suivants: Sylvester, Scotch-Hill, Scotsburn, Meadowville, Denmark, Wallace, Jonction Pugwash et Conn's-Mills.

A Pugwash, on a examiné, réparé et peinturé la remise aux locomotives et les hangars aux marchandises et au charbon. Le hangar aux marchandises sur le quai de Pugwash a aussi reçu une couche de peinture.

A Débert et Londonderry, on a fait les réparations nécessaires aux dépendances de la gare.

A Oxford, on a fait les réparations nécessaires à la remise aux locomotives.

A Salt Springs, on a examiné et réparé la gare et le hangar aux marchandises.

A Amherst, on a renouvelé 180 pieds du trottoir.

A Sackville, on a renouvelé les bardeaux sur l'un des côtés du toit, sur la verandah et le dessus de la fenêtre en saillie, et réparé une plate-forme de chargement mesurant 180 pieds de longueur par 18 de largeur.

A Calhoun, on a posé un nouveau plancher à la station à signaux.

A la Jonction de Painsec, on a recouvert en bardeau la toiture de la gare, et renouvelé les quais de la gare et du hangar aux marchandises.

On a examiné et réparé les trottoirs aux gares suivantes: Débert, Thomson, Jonction d'Oxford, Springhill, Athol, Maccan, Sackville, Dorchester, College-Bridge et Memramcook.

On a placé à Wentwork, Aulac et Dorchester des vieux fourgons pour servir de dépôts pour les outils des cantonniers.

A Shédiac, on a recouvert en bardeaux le toit de la gare.

A Moncton, on a ajouté une annexe de 11 par 20 pieds à la station de la lumière électrique, et on a posé un nouveau plancher dans cette construction. On a renouvelé le bardeau de l'un des côtés de la gare et du toit de l'atelier des chaudières. On a fait les réparations nécessaires aux demeures d'ouvriers appartenant au gouvernement.

A Boundary-Creek, on a renouvelé le dessus du trottoir.

A Salisbury, on a examiné, réparé et peinturé le hangar aux marchandises.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Sussex, on a fait les réparations nécessaires à la remise aux locomotives, et renouvelé le bardeau du toit de la gare.

A Hampton, Quispamsis et Rothesay, on a examiné et réparé les gares.

On a renouvelé les plates-formes de chargement aux endroits suivants, Moncton, Pollett-River, Dorchester-Road et Bloomfield.

A Harcourt, on a renouvelé le quai des voyageurs, mesurant 150 pieds par 4 pieds, et réparé le hangar au charbon.

A Barnaby-River, on a fait, là où le feu avait causé des dommages, des réparations nécessaires au toit de la gare.

A Newcastle, on a renouvelé le bardeau d'une partie du toit, posé des planchers en bois franc dans la salle d'attente des dames, les cuisines de l'agent de gare et le logement du chef de section. On a examiné et réparé trois des cendriers de la remise aux locomotives ainsi que le plancher. On a renouvelé le bardeau du toit de l'atelier des charpentiers. On a posé quelques nouvelles soles sous la gare ainsi que des latrines brevetées dans la gare.

On a examiné et réparé les gares suivantes entre Moncton et Newcastle, savoir : Canaan, Millerton, Jonction, Derby, Indiantown et Newcastle.

A Beaver-Brook, on a examiné, réparé et peinturé le hangar au charbon et le château d'eau.

A Bartibogue, on a examiné, réparé et peinturé la gare et le hangar au charbon.

A Red-Pine, on a boisé et peinturé la salle d'attente et le bureau.

A la Jonction Gloucester, on a examiné, réparé et peinturé la gare et le logement y attaché.

A Bathurst, on a muni le logement de double-châssis, ménagé un entrepôt à l'intérieur du hangar aux marchandises, et réparé le toit de l'édifice.

A Petit-Rocher, on a examiné, réparé et peinturé la gare et le hangar aux marchandises.

A Belledune, on a fait les réparations nécessaires à la gare et au hangar aux marchandises.

A Nash's-Creek, on a boisé les murs et les plafonds de la salle d'attente, et peinturé l'intérieur de la gare.

A Jacquet-River, on a renouvelé le bardeau du toit du hangar aux marchandises, et peinturé l'intérieur du logement dans la gare.

A New-Mills, on a fait les réparations nécessaires au toit du hangar aux marchandises.

A Charlo, on a examiné, réparé et peinturé la gare.

A la Jonction Dalhousie, on a réparé le plancher du hangar aux marchandises, et renouvelé le bardeau du toit.

A Campbellton, on a examiné, réparé et peinturé la demeure du surintendant, réparé la gare et peinturé l'extérieur. On a posé deux nouveaux planchers en bois franc dans la gare, renouvelé le bardeau du toit du hangar au combustible, placé une nouvelle fondation sous le hangar au charbon, fait les réparations nécessaires au plancher de la remise aux locomotives, examiné, réparé et peinturé le hangar au combustible et l'atelier des charpentiers. On a renouvelé le quai de la gare et réparé le trottoir du hangar aux marchandises.

A Moffat, on a installé un bureau dans la salle d'attente, et fait des réparations générales à l'édifice.

A Métapédia, on a installé un service d'eau dans la gare et le logement qui en fait partie. On a aussi examiné et réparé la gare.

A Millstream, on a examiné et peinturé la gare, et renouvelé le quai.

A Assametquaghan, on a placé une nouvelle fondation sous la gare et renouvelé le quai. On a examiné, réparé et peinturé les demeures des cantonniers.

A Pleasant Beach, on a fait une passerelle pour le chargement des bestiaux.

A Causapsca, on a fait un enclos pour les bestiaux et réparé le quai de la gare.

A Amqui, on a renouvelé au complet quinze fenêtres, avec double-châssis. Le hangar aux marchandises a été agrandi.

A Cedar-Hall, on a réparé le hangar aux marchandises et renouvelé le trottoir qui se trouve en arrière.

A Sayabec, on a fait les réparations nécessaires au hangar aux marchandises, et on y a ajouté une porte.

A Kempt, on a construit une plate-forme de chargement, mesurant 150 pieds de longueur, et l'on a peinturé la station à signaux.

A Petit-Métis, on a examiné et réparé la gare. On a recouvert en bardeau les toits des châteaux d'eau suivants: Métapédia, Assametquaghan, Pleasant-Beach, Lac-au-Saumon et Kempt. On a peinturé le château d'eau à Assametquaghan. On a examiné, réparé et peinturé les stations à signaux de Moffat, Flat-Lands, Pleasant-Beach et Lac-au-Saumon.

A Sainte-Luce, on a renouvelé le bardeau du toit de la gare.

A Rimouski, on a construit une nouvelle galerie.

A Saint-Fabien, on a posé dans la gare un plancher en bois franc.

Il en a été de même à Saint-Simon.

A Trois-Pistoles, on a renouvelé le bardeau du toit du restaurant.

A Saint-Eloi, on a fait les réparations nécessaires au trottoir.

A la Rivière-du-Loup, le 20 octobre 1894, un incendie ayant détruit la remise aux locomotives, on en a immédiatement commencé une autre et l'ouvrage était terminé avant la fin de l'année civile. Coût des travaux, \$6,363.18.

A Sainte-Hélène et à la Rivière-Ouelle, on a posé dans les gares de nouveaux planchers en bois franc.

A Saint-Pierre, on a examiné et réparé la gare.

A la Jonction de la Chaudière, on a fait un nouvel enclos pour les bestiaux, et les réparations nécessaires au bureau des marchandises et à deux demeures.

A Hadlow, on a fait les réparations nécessaires à quatre des maisons qui se trouvent sur la propriété Chapman.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

On a fait les réparations nécessaires aux fosses-bestiaux en pierre aux endroits suivants entre Halifax et Truro: Richmond, Fairview, Traverse de Johnston, celle de Scott et celle de Brenton.

On a construit une allonge requérant environ 60 verges de maçonnerie à un ponceau à la Jonction de Ferrona.

On a examiné et réparé un ponceau en bois à un demi-mille à l'ouest de la gare de Brookfield.

On a examiné, réparé et jointoyé la maçonnerie des murs de fondation de la gare de West-River.

A Union, on a construit une nouvelle ferme en acier de 40 pieds d'ouverture, et des culées en maçonnerie de première classe à chaque extrémité.

Les fosses-bestiaux en pierre, à la Traverse de Ross, près de Lansdowne, et la traverse près de Glengarry, ont été examinées, réparées et jointoyées.

A Merigomish et à la Rivière-James, les vieux ponts du modèle Howe, de 80 pieds d'ouverture, ont été remplacés par des fermes d'acier solides, même ouverture, terminées par des planchers en pin dur avec garde-fous solides.

A Black-River, près de la gare de Tracadie, les vieilles armatures Howe, de 100 pieds d'ouverture, ont été remplacées par un pont avec travées de moindre dimension, en acier, couvrant la même ouverture, avec tablier en pin dur et les garde-fous voulus.

A Murphy, on a muni le pont à armature Howe qui s'y trouve de quelques nouveaux tirants et moises.

A South-River et Monastery, les vieux ponts à armature Howe ont été examinés et rendus plus forts aux points nécessaires.

A Pictou, le pont de la Pointe de Brown a été examiné et réparé; on y a placé 170 nouvelles traverses.

On a fait les réparations nécessaires à un petit tunnel près d'Onslow.

On a examiné et réparé les tunnels à Caldwell's Brook et Greenville.

On a posé un nouveau tablier sur le viaduc à Humphrey, près de Sackville.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La pile de l'ouest du pont de la rivière Sackville a reçu un entourage en palanques remplies de pierres à l'intérieur.

On a fait les réparations nécessaires à un grand nombre de ponceaux ouverts et couverts entre Truro et Moncton.

Les poutres en bois du pont du réservoir de Darling ont été enlevées et remplacées par des rails surmontés d'un tablier nouveau modèle.

On a posé un nouveau tablier sur le viaduc de Mountain-Road, à Moncton.

On a placé quatre nouvelles semelles en pin dur sous les poutres du pont nord-ouest de la rivière Miramichi.

On a examiné et mis en bon état trois ponceaux ouverts entre Moncton et Newcastle.

On a posé un nouveau tablier sur le viaduc de Tête-à-Gauche.

On a fait les réparations voulues aux tabliers des viaducs de la rivière du Milieu et de la Petite-Rivière.

On a placé de nouvelles longrines en pin dur sur plusieurs ponceaux entre Newcastle et Campbellton.

Entre la Rivière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, on a examiné et réparé avec soin la maçonnerie de plusieurs ponceaux ouverts et couverts.

On a examiné et jointoyé les culées du pont Boyer.

On a examiné, râclé et peinturé les ponts suivants :—

Entre Lévis et Campbellton.

Pont à un demi-mille à l'est de L'Islet.....	1	travée de 100	pieds.
Pont à un mille à l'est de L'Islet.....	1	“	45 “
Pont de la Rivière Ferre.....	2	“	45 “
Pont de Sayabec.....	1	“	35 “
Pont de Causapscal.....	3	“	100 “

Entre Saint-Jean et Halifax.

Pont de la rivière au Saumon.....	2	travées de 100	pieds.
Pont de l'étang Palmer.....	2	“	80 “
Pont de Sodome.....	1	“	50 “
Pont de la rivière Folleigh	3	“	100 “
Pont de la rivière Débert.....	2	“	100 “
Pont du ruisseau des Lépreux.....	1	“	40 “
Pont de la rue North (Halifax).....	1	“	30 “

Dans le Cap-Breton, on a examiné, râclé et peinturé le pont de Grand-Narrows, trois travées de 250 pieds chacune.

Au pont du ruisseau des Lépreux, près de Truro, on a prolongé le pilier et les culées pour recevoir la nouvelle voie. On a enlevé à la traverse inférieure de Maccan une ancienne longrine que l'on a allongé et posé à ce dernier endroit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Gérant général, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 19 août 1895.

MONSIEUR,—Je désire vous soumettre les relevés suivants :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de diverses classes.

B.—Nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises par mille traînés par les locomotives.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction pour chaque mois pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique, pour l'année.

On a acheté deux locomotives à cylindre de 18 x 24 pouces pour remplacer celles à cylindres de 16 x 22 pouces que l'on a retirées du service. On a aussi reconstruit quatre locomotives complètes.

On a retiré du service cinq des anciens wagons de première classe et quatre des wagons express et à marchandises; on les a remplacés par un même nombre de wagons neufs du genre le plus nouveau et le mieux perfectionné. On a retiré du service quarante-deux trucks, soixante-sept wagons à bascule, onze wagons à charbon de grande dimension et huit chasse-neige; on les a tous remplacés par un nombre égal de wagons neufs.

Voici un résumé des principaux travaux terminés :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

On a préparé les plans d'une nouvelle chaudière de plus forte dimension, de deux nouveaux cylindres avec leurs coussinets, de nouvelles têtes de pistons solides, têtes croisées, fortes plaques d'appui, et de changements de châssis destinés à la reconstruction des locomotives, classe B 6, 9, 11, 14.

On a préparé des plans généraux pour des locomotives à dix roues destinées à des rapides à voyageurs, classe A 1, et pour des locomotives à huit roues destinés à des rapides à voyageurs, classe B 4, ainsi que des feuilles de modèles de locomotives types.

On a préparé des dessins parcellaires destinés à la reconstruction de locomotives appartenant aux classes B 7 et 8.

On a préparé de nouveaux devis et plans d'essieux de locomotives et de wagons à voyageurs, de bandages de roues, roues, bielles, ressorts, plaques de chaudières, tubes, etc.

Plans pour charpente de mouton à vapeur avec machinerie perfectionnée.

Plans pour réparations du vapeur *Mulgrave*, lesquels ont été faits sous une surveillance diligente.

Autres dessins parcellaires pour la construction de wagons.

On a tenu des registres des réparations faites aux locomotives et du service d'eau. On a mis à l'essai et fait rapport au sujet de nouveaux matériaux fournis sur demande spéciale.

ATELIER DES LOCOMOTIVES À MONCTON.

On a reconstruit quatre locomotives, avec de nouvelles chaudières complètes du modèle "Belpaire." Coût de ces travaux, \$8,000 par locomotive. Toutes les pièces d'appui des chaudières et les injecteurs sont neufs. On a consolidé l'assemblage, posé de nouveaux cylindres, de nouvelles têtes de piston et tiroirs, de nouvelles roues conductrices, bandages de roues, essieux, boutons de manivelle, boîtes d'essieu, de nouveaux grands ressorts inférieurs et coussinets, de nouvelles bielles pendantes du grand piston à cannelures, de nouvelles chambres de mécaniciens, de nouveaux marchepieds forts et de nouvelles galeries, ainsi qu'un nouveau chariot d'avant-train au complet, et un nouvel appareil à serre-frein à air, de "Westinghouse," complet. On a reconstruit quatre locomotives de 17" x 24", en utilisant de grandes chaudières de seconde main bien réparées. Le coût en a été de \$4,500 pour chaque locomotive. Autres réparations: nouveaux tubes de chaudière; châssis modifiés, allongés et solidifiés; nouveaux injecteurs; nouveaux essieux de roues

motrice et bandages de roues ; nouveaux excentriques, avec étriers ; nouvelles armatures d'équilibre avec boîtes ; nouvelles bielles du grand piston et boutons de manivelle ; nouvelles cabines de mécanicien ; nouvel appareil complet pour service des freins.

On a aussi réparé d'une manière générale soixante-dix, et faits des réparations spéciales à quarante-neuf locomotives. On a fourni les pièces nouvelles suivantes :— 7 nouvelles boîtes à fumée avec rallonges, 1 nouveau ciel de foyer, 4,997 nouveaux tubes, 23 nouvelles cheminées, 22 nouveaux cylindres, 16 nouvelles roues motrices, 90 nouveaux bandages de roues, 18 nouveaux essieux de roues motrices, 18 nouveaux essieux de chariots d'avant-train, 15 nouvelles tiges principales, 62 nouvelles bielles pendantes de grand piston, à cannelures, 2 nouvelles bielles pendantes de grand piston, à arois unies, 143 nouveaux boutons de manivelles, 22 nouvelles cabines, 13 nouveaux sifflets, 34 paires de fortes nouvelles galeries, 24 nouveaux marchepieds solides, 12 nouveaux chariots de tender complets.

On a mis à l'épreuve la force des chaudières de soixante dix-huit locomotives, réparé 41 foyers, et posé 5,456 tubes.

On a muni onze locomotives de freins perfectionnés pour les roues motrices, et dix-sept de chauffoirs à vapeur.

On a tourné cent cinquante-six paires de bandes de roues motrices, et l'on a ajusté et mis en place 338 roues en fonte et 76 bandages de roues de chariots.

On a peinturé à neuf et verni soixante-trois locomotives et tenders ; on a aussi renouvelé et verni dix locomotives et tenders.

On a reconstruit dans la cour une grue en lui donnant une nouvelle colonne en fonte et une nouvelle fondation.

On a construit un nouveau réservoir pour le service d'eau.

On a forgé 178,681, et fileté 180,190 boulons, ainsi que 8,218 noix.

On a taraudé 79,378 livres d'écrous.

On a mis une porte hermétique à la cloison de la chambre des machines du vapeur *Mulgrave*, posé de nouvelles bagues métalliques à un piston, rendu plus fortes des colonnes de locomotive, et augmenté la surface des coussinets.

FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

60,799 livres de cuivres.

134,055 livres de coussinets.

ATELIER DE WAGONS À MONCTON.

Reconstruction de soixante-trois fourgons à marchandises, et de 7 chasse-neige.

Grosses réparations à 13 wagons-lits 5 wagons-salons, 2 wagons-lits de seconde classe, 41 wagons de première et 39 de seconde classe, 11 wagons-poste, 14 fourgons à bagage, 22 fourgons de conducteurs, 639 fourgons à marchandises, 1 chasse-neige.

Légères réparations :—7 wagons-lits, 2 wagons-salons, 12 wagons-lits de seconde classe, 45 wagons de première et 37 de seconde classe ; 24 wagons-poste, 42 fourgons à bagage, 10 chasse-neige, 1 flanger, 4,237 fourgons à marchandises.

On a repeinturé et verni 5 wagons-lits 2 wagons-salons, 2 wagons-lits de seconde classe, 24 wagons de première et 32 de seconde classe, 5 wagons-poste, 12 fourgons à bagage et 1 fourgon de conducteur.

On a repeinturé et verni 5 wagons-lits, 2 wagons-salons, 13 wagons de première et 8 de seconde classe, 5 wagons-poste et 3 fourgons à bagage.

On a repeinturé 418 fourgons à marchandises, 24 fourgons de conducteurs et 8 chasse-neige.

On a aussi fait les travaux spéciaux suivants :

Wagon-lit *Montmorenci*.—On a converti en fumoir une partie du dortoir, avec porte de côté. On a changé les arrangements pour la toilette des messieurs et pour les latrines.

Wagon-lit *Halifax*.—On a muni tous les sièges de hauts dossiers, et on les a recouverts de peluche neuve. On a replaqué toutes les lampes et garnitures métalliques.

Wagons-lits *St. John, Margaree, Rustico, Saguenay et Baddeck*. On a recouvert tous les sièges de nouvelle peluche, et ajouté des latrines brevetées et un lavabo avec un bassin en métal blanc Ajax et les garnitures voulues. On a replaqué toutes les lampes et les garnitures métalliques, muni tous les châssis de nouveaux rideaux "acme". Le *Saguenay* a aussi été muni de hauts dossiers.

On a enlevé la boiserie à l'intérieur de deux wagons de première classe pour la remplacer par une nouvelle boiserie en frêne, et les plafonds ont reçu des ornements en pin, faits sur un nouveau modèle. On les a également munis de nouveaux cadres pour les nouveaux sièges en fil de fer, ainsi que de nouvelles lampes.

On a regarni les sièges de trois wagons de première classe en nouveau velours à côtes, et pour un autre wagon de première on s'est servi de nouvelle peluche écarlate.

On a aussi muni six wagons de première classe de paniers continus.

On a construit six nouveaux chariots de tender, et deux cent quatre-vingts nouveaux chariots destinés au roulage de fourgons à marchandises.

On a monté sur essieux deux mille neuf cent soixante-douze roues en fonte, et tourné 330 paires de roues à bandages d'acier ainsi que 174 essieux.

On a muni douze fourgons à marchandises de freins à air Westinghouse, ainsi que cinq wagons de première classe et un fourgon à bagage. On a aussi adapté à trois fourgons à marchandises un appareil pour chauffage à la vapeur.

Il a été fait beaucoup d'ouvrage sous le rapport de chariots destinés au roulage de fourgons à marchandises et à bagage, de chaises, de coffres-forts, de casiers à billets, de marche-pieds et d'autres articles pour le service des gares.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

On a fait des réparations générales à vingt-trois locomotives et des réparations spéciales à vingt; les nouveaux articles suivants ont été fournis :

Quatre roues motrices, 24 bandages de roues motrices, 16 boutons de manivelle, 2 paires de bielles pendantes de grand piston à surface unie, 1 paire de bielles pendantes à cannelures, 1 support de cylindre, 25 emboîtures d'essieux de roues motrices, 9 cheminées, 1,273 tubes de chaudière, 6 marche-pieds très forts, en fonte, 7 jeux de galeries très fortes, en fonte, 1 grande lanterne, 1 graisseur en verre, 2 cabines, 6 chasse-pierres, et 1 chariot de tender.

On a muni cinq locomotives de freins Westinghouse complets, remplacé et perfectionné les freins de leurs roues motrices, et muni trois locomotives d'un nouvel appareil de chauffage à vapeur.

On a mis à l'épreuve la force des chaudières de vingt-cinq locomotives, réparé huit foyers et onze réservoirs de tender, reconstruit deux paires de chariots de tender, et tourné 39 paires de bandages de roues motrices.

On a repeinturé et verni vingt-trois locomotives et tenders, et renouvelé et verni une autre.

On a reconstruit les deux chariots du chasse-neige n° 2 et repeinturé la machine; on a aussi renforcé deux chasse-neige.

On a forgé et fileté pour locomotives 15,750 livres de boulons; on a fait de même pour 4,570 livres de boulons destinés à des wagons.

On a fileté 1,858 noix et taraudé 300 livres d'écrans.

ATELIER DE RICHMOND.

On a fait des réparations générales à seize et des réparations spéciales à vingt-six locomotives. On a aussi fourni les nouveaux articles suivants: 12 bandages de roues motrices, 2 boutons de manivelle, 15 emboîtures d'essieux de roues motrices, 7 cheminées, 59 tubes de chaudière, 2 forts marche-pieds en fonte, 3 jeux de fortes galeries en fonte, 1 cabine, 4 nouveaux *ailots*, 2 chariots de tender, 1 chariot pour le roulage d'un tender, 6 jeux de grilles, 5 pistons, 5 ressorts de traction, 1 jeu de pièces à faire machine en arrière, 1 robinet d'induction et levier, 3 soupapes à clapet, 1 sifflet, 1 jeu de ressorts de tender.

On a changé et perfectionné les freins des roues motrices de sept locomotives.

On a mis à l'épreuve la force des chaudières de 12 locomotives, réparé dix foyers, augmenté la capacité d'un réservoir de tender, réparé quatre réservoirs de tender, et tourné 26 paires de bandages de roues motrices.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

On a repeinturé et verni quatorze locomotives et tenders, renouvelé et verni une locomotive, forgé 13,666 boulons, fileté 51,577 boulons, et taraudé 1,697 tenons.

NOUVEL OUTILLAGE ET NOUVELLE MACHINERIE.

Un mouton à vapeur à un seul montant, pesant 12 quintaux, de 36 pouces de jeu.

Un assortiment d'outils à courber les plaques de chaudière de 10 pieds, modèle Bement, avec rouleaux cylindriques et arbres en acier. Cylindre d'acier.

Un poinçon à plaques de chaudière, gorge de 40 pouces, avec grue au-dessus et monte-charges Harrington.

Un poinçon à plaques de chaudière, gorge de 24 pouces, avec grue au-dessus et monte-charges Harrington.

Une machine double pour la compression de l'air, 10 x 10½ x 12 pouces.

Une raboteuse, en fer, automatique, avec action sur une superficie de 3 x 3 x 9 pieds.

Une machine double à couper les boulons de 1¼ pouce.

Un monte-charges pour tours de roues motrices, fait dans l'atelier de Moncton.

Une machine à couper et fileter les tubes, capacité de ¼ pouce à 2 pouces de diamètre, munie d'un mandrin universel et filières complètes.

Un foret à air, modèle Moffet, fonctionnant au moyen de l'air comprimé.

Outils de ferblantier.

Machine à frapper des cannelures de Stows n° 1, montée en laiton.

Une plieuse de tôle n° 10, perfectionnée.

Une machine à poser du fil métallique Niagara, avec sa boîte et son support.

Une petite machine à tourner avec ses pièces de rechange et ses supports.

Une petite machine à river avec ses pièces accessoires et ses supports. Une machine à faire les doubles joints, n° 1, avec pièces accessoires.

Une machine à faire les baguettes n° 1, 13 pouces, avec 3 rouleaux et table tournante.

Une machine Niagara n° 2, pour couper des cercles.

Une machine n° 16, pour faire des tubes, avec marteau.

Une paire de cisailles Niagara n° 20. Capacité, 22 pouces.

Deux paires de cisailles n° 6½.

Deux pièces creuses n° 00, pour tour à mandrin.

RÉPARATIONS DE PLATES-FORMES TOURNANTES.

Antigonish.—Chariot en fer forgé réparé.

Hadlow.—Huit nouvelles chevilles ouvrières 1½ pouce.

Moncton.—Alésé deux roues. Nouveau plancher.

Rivière-du-Loup.—Reconstruction d'un chariot. Réparation des leviers et des pièces de centre en fonte.

Saint-Jean.—Réparation d'une poutre. Polir et tourner un cône.

Sainte-Flavie.—Réparation de deux leviers. Trois nouvelles roues de chariot. Nouvelle pièce de centre en fonte. Réparation d'une poutre.

Richmond.—Nouvelle pièce de centre en fonte.

SERVICE D'EAU.

Petit-Métis.—Nouveau château d'eau de 17,000 gallons avec fondation complète. Construction d'un nouveau réservoir. Posé 1,100 pieds de tuyau de 3 pouces, en tôle galvanisée, et 1,000 pieds de tuyau de 2½ pouces en tôle galvanisée. Réparé la pompe à vapeur.

Canaan.—Nouveaux chevalets de réservoir au complet. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Nouveaux conduits de fumée et tuyaux de réservoir. Nouvelles lampes. Pompe à vapeur réparée.

Amherst.—Tuyau de conduite d'eau réparé. Réservoir nettoyé.

Assametquaghan.—Réservoir nettoyé.

Bathurst.—Pompe à vapeur et réservoir réparés. Réservoir nettoyé.

Belledune.—Réservoir nettoyé.

Campbellton.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Nouveau tuyau central en fonte. Réservoir et ruisseau nettoyés. Tuyaux à l'eau réparés.

Charlo.—Nouveaux conduits de la fumée et tuyaux de réservoir.

Chaudière.—Pompe du moulin à vent et tuyaux réparés.

Causapsal.—Réservoir nettoyé.

Jonction Dalhousie.—Réservoir réparé et nettoyé. Un nouveau poêle.

Elmsdale.—Pompe à vapeur réparée.

Folleigh.—Chaudière réparée.

Hampton.—Décharge du lac creusée.

Harcourt.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir réparés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Nouveau tuyau pour la fumée.

Rivière-Jacquet.—Réservoir nettoyé.

Londonderry.—Un nouveau cercle pour le réservoir.

Millstream.—Réservoir nettoyé et réparé.

Mét-pédia.—Nouveau tuyau de réservoir. Réservoir nettoyé.

Mulgrave.—Réservoir réparé et nettoyé.

Havre Mc Kinnon.—Nouveau tuyau de réservoir.

New-Glasgow.—Tuyau de service et tuyau de réservoir réparés.

Jonction d'Oxford.—Un nouveau poteau de centre et trois entrants. Un nouveau poêle et son tuyau. Nouvelle soupape sphérique.

Pointe Tupper.—Pompe du moulin à vent réparée.

Pugwash.—Pose de 235 pieds de tuyau de 3 pouces en tôle galvanisée. Pose d'une pompe à vapeur avec chaudière.

L'Islet.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Un nouveau poêle. Pompe à vapeur et tuyaux réparés.

Rogersville.—Pompe à vapeur et tuyaux du réservoir réparés.

Rivière John.—Moulin à vent et pompe réparés.

Rivière-du-Loup.—Pompe à vapeur réparée. Tuyaux à l'eau dans la cour réparés.

Sacré-Cœur.—Réservoir réparé.

Saint-Moise.—Nouveaux tubes dans la chaudière. Une nouvelle soupape de sûreté. Pompe à vapeur réparée. Nouveaux tuyaux pour la fumée et pour le réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir peinturé.

Saint-Fabien.—Soupape du réservoir et pompe à vapeur réparées.

Saint-Valier.—Chaudière et pompe à vapeur réparés.

Sainte-Luce.—Moulin à vent et tuyaux réparés.

Saint-Pierre.—Pompe à vapeur et tuyau du réservoir réparés.

Sainte-Flavie.—Réservoir reconstruit. Tuyau d'alimentation de la chaudière et manomètre réparés. Un nouveau poêle, et nouveau tuyau pour la fumée.

Sainte-Anne.—Chaudière réparée.

Saint-Pascal.—Tuyau de service réparé.

Stellarton.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Indicateur de l'eau et tuyaux réparés.

Springhill.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir repeinturé. Pompe à vapeur réparée.

Trois-Pistoles.—Nouveau réservoir construit. Pose de 1,500 pieds de tuyau de 6 pouces, en fonte, et 900 pieds de tuyau de 4 pouces. Raccordement des tuyaux avec le réservoir.

Thomson.—Nouveaux chevaux de bois du réservoir complétés. Cercles coupés et resoudés. Réservoir réparé et peinturé. Un nouveau poêle. Nouveau tuyau pour la fumée.

Truro.—Six nouveaux poteaux pour le réservoir.

Westcock.—Nouveaux tuyaux de centre en fonte.

Jonction de Windsor.—Nouveaux tubes dans la chaudière. Réparations à la pompe à vapeur et au plancher du réservoir.

Je certifie par les présentes que le matériel roulant est en bon état.

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

FRANCIS R. F. BROWN,

Surintendant de la division mécanique.

M. D. POTTINGER,

Gérant général, chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1^{er} juillet 1894 et le 30 juin 1895.

		Voitures et wagons de différentes classes.																			
		Locomotives.	Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag. poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Trucks, 10, 15 et 20 tonnes.	W. bascules, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à bouillie, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons de conducteurs	Total.	Chasse-neige à aléons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service.	204	15	7	5	91	94	24	39	2,066	2,130	996	418	757	101	99	6,842	44	21	2	77	
do jugés impropres au service	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	5	79	3	8	11	2	.....	101	.....	.....	.....	.....	.....
Total.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	21	2	77	
Déclarés impropres au service, 1er juillet 1894.	6	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	4	42	60	98	26	19	2	255	8	.....	.....	.....	.....
do au cours de l'exercice	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	4	47	139	101	26	30	4	356	8	.....	.....	.....	.....
Moins, reconstruits.	6	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	4	42	67	11	.....	.....	.....	129	8	.....	.....	.....	.....
A reconstruire et réparer	204	15	7	5	92	94	24	39	2,024	2,112	965	392	749	99	99	6,716	44	10	2	77	
Total.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	21	2	77	

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1895.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	MILLES PARCOURUS PAR LES LOCOMOTIVES.		MILLES PARCOURUS PAR LES WAGONS.				Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchan-dises.
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchan-dises.	Total.			
1894—Juillet.....	124,813	202,823	562,281	271,676	2,839,032	3,673,009	2,650	6.67	13.99
Août.....	128,353	212,973	588,702	270,236	2,926,215	3,785,153	.....	6.68	13.74
Septembre.....	111,472	206,505	546,824	246,426	2,876,742	3,669,992	855	7.11	13.93
Octobre.....	107,166	252,980	454,172	263,072	3,624,383	4,341,627	41	6.69	14.32
Novembre.....	103,082	247,003	431,384	248,835	3,511,244	4,191,463	5,280	6.58	14.18
Décembre	105,803	203,455	432,684	247,881	2,778,823	3,459,888	3,680	6.43	13.66
1895—Janvier.....	110,105	215,618	457,964	249,220	2,624,344	3,331,528	17,665	6.43	12.17
Février.....	97,549	207,714	368,355	215,241	2,444,129	3,027,725	33,919	5.98	11.77
Mars.....	103,731	259,143	406,641	235,978	3,537,254	4,199,873	17,734	6.19	13.73
Avril.....	106,143	253,826	441,167	234,815	3,695,170	4,371,152	818	6.36	14.55
Mai.....	104,509	229,881	428,792	236,511	3,196,251	3,861,554	457	6.36	13.90
Juin.....	105,994	198,001	470,380	247,308	2,647,748	3,365,445	183	6.77	13.37
	1,308,720	2,690,522	5,589,355	2,967,199	36,721,355	45,277,909	83,282	6.54	13.65

JOHN SUTTON,

Comptable de la division mécanique.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopinies d'huile.	Chopinies d'huile à soppapes et de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopinies d'huile.	Chopinies d'huile à tiroirs et suif.	Livres de chiffons.
1894—Juillet.....	37,343	400,487	11,425	25,250	21,481	8,887	10.72	6,390	6.30	5.36	2.21
Août.....	38,405	413,246	11,847	25,535	21,000	8,939	10.76	6,421	6.18	5.08	2.16
Septembre.....	36,946	391,687	12,097	23,882	18,566	8,390	10.60	6,919	6.10	4.49	2.14
Octobre.....	40,787	436,492	13,980	26,909	20,348	9,910	10.70	7,174	6.17	4.66	2.27
Novembre.....	39,488	423,280	14,451	24,922	18,639	9,425	10.71	7,648	5.89	4.40	2.22
Décembre.....	35,456	379,548	12,809	22,269	17,777	8,753	10.70	7,559	5.87	4.68	2.31
1895—Janvier.....	37,993	400,639	14,151	24,638	19,432	9,577	10.80	7,889	6.22	4.85	2.39
Février.....	37,698	378,849	13,449	24,269	19,088	8,735	10.05	7,952	6.41	5.04	2.31
Mars.....	41,750	438,587	15,358	28,108	21,281	10,176	10.50	7,843	6.40	4.85	2.32
Avril.....	40,432	433,475	14,195	28,607	18,915	10,214	10.72	7,335	6.60	4.36	2.36
Mai.....	38,106	408,846	12,057	25,587	21,384	9,823	10.72	6,600	6.26	5.23	2.42
Juin.....	35,075	374,925	10,553	23,050	21,689	8,970	10.68	6,304	6.31	5.78	2.30
Totaux.....	459,479	4,879,981	156,372	303,926	239,600	111,799	10.62	7,169	6.23	4.90	2.29

JOHN SUTTON,

Comptable de la mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1^{er} juillet 1894 jusqu'au 30 juin 1895.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles.						
										\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$
1894—Juill.	400,487	966 31	22,305 88	31,739 81	2,769 10	24,996 50	2,527 38	1,135 12	86,529 60	25 5	60 7	70 6	24 6	29 21	66	
Août.	413,246	951 92	22,439 82	31,833 31	2,595 39	26,584 52	3,997 59	1,438 18	89,840 73	23 5	44 7	62 6	43 97	35 21	74	
Sept.	391,637	1,001 97	21,905 82	33,686 95	2,618 42	26,541 30	3,950 16	1,133 12	90,897 74	25 5	61 8	67 6	77 1	28 23	20	
Oct.	436,402	1,027 63	23,224 09	37,546 49	2,874 08	27,125 14	4,544 41	1,268 40	97,610 24	24 5	32 8	65 6	22 1	29 22	36	
Nov.	423,250	1,025 82	22,489 47	39,000 42	2,745 48	17,873 95	5,689 21	1,804 91	90,029 26	24 5	31 9	65 4	22 1	43 21	41	
Déc.	379,548	924 19	21,050 91	35,009 77	2,627 34	17,697 19	3,240 81	2,717 53	83,267 74	24 5	55 9	69 4	66 85	72 21	93	
1895—Janv.	400,639	934 00	22,128 82	39,342 14	2,381 86	17,205 18	2,857 95	1,981 80	86,832 35	23 5	53 9	59 4	30 71	49 21	67	
Fév.	378,849	947 04	20,505 22	37,654 59	2,683 39	19,137 84	2,008 80	2,254 38	83,191 35	25 5	41 9	71 5	05 53	59 22	48	
Mars.	488,587	934 33	23,410 06	42,198 43	2,018 68	14,399 56	2,997 87	1,860 69	87,839 62	21 5	34 9	46 3	35 68	42 20	03	
Avril.	433,475	961 02	23,235 03	38,549 76	2,812 30	23,466 62	2,212 13	1,609 79	92,947 25	23 5	36 8	64 5	41 51	38 21	42	
Mai.	408,846	1,038 05	22,267 00	32,495 71	2,850 48	20,575 46	2,352 09	1,407 55	82,986 34	25 5	45 7	70 5	03 57	43 20	29	
Jun.	374,925	978 70	21,096 18	28,347 12	2,240 11	14,918 22	1,080 16	523 86	69,184 35	27 5	63 7	59 3	96 29	14 18	45	
Totaux.	4,879,981	11,692 18	265,207 80	427,404 50	31,216 63	250,521 48	37,455 65	19,155 33	1,043,656 57	24 5	46 8	75 64	5 13	39 21	38	

JOHN SUTTON,
Comptable de la mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée
le 30 juin 1895.

Nombre de milles parcourus par les trains.....	3,999,242
do do locomotives.....	4,879,981
do do wagons.....	45,277,909
do do chasse-neige.....	83,282
	\$ c.
Frais de traction.....	1,043,656 57
	\$ c.
Coût des réparations aux wagons :	
Réparations aux voitures à voyageurs.....	68,610 40
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....	22,743 41
do wagons à marchandises et fourgons.....	183,153 70
do chasse-neige et flangers.....	8,923 27
Huile et chiffons.....	18,883 41
Total.....	302,314 19
	\$ c.
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains.....	26 09
do do do locomotives.....	21 38
do do do wagons.....	2 30
	\$ c.
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains.....	7 09
do do do do locomotives.....	5 81
do do do do wagons et chasse-neige.....	0 62
	\$ c.
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....	0 47
do do do locomotives.....	0 39
do do do wagons et chasse-neige.....	0 04
	\$ c.
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :—	
Wagons à voyageurs.....	1 22
do poste, à messageries et à bagage.....	0 76
do à marchandises et fourgons.....	0 49
Chasse-neige et flangers.....	10 71

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne de chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	la Numéro de locomotive.
1894.						
2 juillet..	5.20	74	Mixte.	W. J. Ross.	John Gratton.	48
6 do ..	18.00	Spécial.	Équipe	Geo. Lamkie.	F. Probert.	48
13 do ..	13.50	do	Marchandises	P. Carle.	R. Kennedy.	183
17 do ..	23.15	9	Express.	J. H. Sproull.	R. McDonald.	106
18 do ..	10.00					
23 do ..	9.00	Spécial.	Marchandises	J. B. Pollock.	W. White.	92
24 do ..	18.20	do	Voyageurs	W. L. Broad.	J. Stewart, jr.	175
28 do ..	13.47	5	Marchandises	R. A. Rainnie.	G. Milne.	60
30 do ..	8.25	Spécial.	Équipe	J. Henderson.	F. Probert.	122
24 do ..	9.35	46	Express.	B. Walker.	C. Sawyer.	151
31 do ..	14.30		Garage		John Phinney.	99
31 do ..	19.30	Spécial.	Marchandises	E. Herritt.	D. Duncan.	186
1er août..	17.30	42	do	J. A. Bernier.	T. Matheson.	30
10 do ..	5.45	16	do	G. C. Keys.	D. Yould.	175
11 do ..	17.40	Spécial.	Voyageurs	W. L. Broad.	W. F. Hicks.	209
15 do ..	24.50	do	Marchandises	F. Brown.	W. White.	39
16 do ..	12.30	88	Mixte.	Jas. McDonald.	John McDonald.	46
17 do ..	15.00					
18 do ..	10.40	46	Voyageurs	B. Walker.	C. Sawyer.	151
31 do ..	18.47	86	Express.	J. Craigie.	A. McLeod.	145
6 sept..	20.05	Spécial.	Marchandises	James Baxter.	D. Duncan.	186
7 do ..	8.45	do	Équipe	C. A. Atkinson.	W. F. Smallwood.	9
11 do ..	9.30	16	Marchandises	E. Thompson.	F. H. Moore.	113
13 do ..	10.30	Spécial.	do	E. Herritt.	J. Dunbar.	4
14 do ..	11.30	16	do	J. J. Daley.	Geo. Feetham.	78
18 do ..	14.10	Spécial.	do	A. Gamache.	T. Henry.	83
20 do ..	14.05	15	do	J. J. Daley.	Geo. Feetham.	78
24 do ..	14.00					
29 do ..	24.40	34	Express.	M. Letarte.	W. Bastien.	200
8 oct..	11.15		Québec-Central.	J. Guay.	M. A. Varney.	10
2 nov..	7.50	14	Mixte.	F. A. Davison.	R. McDonald.	134
5 do ..	17.00					
5 do ..	13.45	Spécial.	Marchandises	W. W. Gordon.	D. Duncan.	186

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Circonstances de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Jonct. Pugwash.	Chas. Teed.	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie.	Décès.	Accident.
Emb. de houille.	Allen Mahaney.	Employé.	Frappé par une partie de grue brisée par deux sections de train en collision.	Jambe broyée.	
Sandy-Cove.	R. Kennedy.	do	Faux pas; passe le bras à travers le châssis du wag.	Blessure au bras.	
Truro.	John Christie.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un convoi en marche.	do à la tête.	
Truro.	John Wright.	Employé.	En faisant mouvoir une grue, un des bras le frappa à la tête.	do graves.	
Rivière-Philippe	James Weir.	do	Glisse et tombe en montant sur un convoi en marche.	Blessure grave au genou.	
Moncton.	Harry Hunter.	Voyageur.	Tombe hors d'un conv. en m.	Bl. à la tête et m.	
Brookville.	A. Lockhart.	Employé.	En appliquant les freins, la roue dentée casse.	Bless. à la main.	
Anagance.	M'yf'ld Goddard.	do	Glisse et tombe en voulant monter sur un convoi en marche.	Bless. à la jambe et au côté.	
Lévis.	Wm. Collins.	do	Essaie de monter sur un convoi en marche.	Bless. légère.	
Truro.	Ed. Hennesey.	Pullman Co. Employé.	En accouplant des wagons.	Bless. au côté et dans le dos.	
New-Glasgow	Jas. Gillis.	Ni l'un ni l'autre.	Trav. la voie avec attelage.	Décès.	Accident.
Amqui.	A. Roussel.	Employé.	Déchargeant des march.	Blessure au doigt.	
Salt-Spring.	J. A. McDonald.	do	En accouplant des wagons.	do à la main.	
Pte-lu-Chêne.	Dan'l. Gillis.	Voyageur.	Tombe au moment où il essaie de monter sur un convoi en marche.	Main coupée.	
Milford.	Albert McInnis.	Employé.	Tombe à l'extrémité d'un fourgon en marche.	Décès.	Accident.
Jonction Oxford.	Wm. Hyatt.	do	En accouplant des wagons.	Epaule cassée.	
Moncton.	M. McDonald.	do	Tombe en bas d'un fourgon à la réparation duquel il travaille.	Jambe cassée.	
St-Jean Port Joli	A. Robichaud.	Ni l'un ni l'autre.	Sur la voie.	Décès.	Accident.
Près Sydney-N.	(Agé de 2½ ans). John Day.	do	Marchant le long de la voie.	Décès.	Accident.
Voie de garage d'Albion.	Chas. Whooten.	Employé.	En accouplant des wagons.	Blessure au pied et à la jambe.	
Bartibogue.	A. Legouff.	do	Assis sans précaution entre deux trucks en marche.	Blessure au dos et à la jambe.	
Truro.	E. Thompson.	do	Tombe hors la porte d'un fourg. de cond. en march.	Blessure grave.	
Mulgrave.	L. Douglass.	do	Fait un faux pas et tombe pendant un mouv. de gar.	Jambe cassée.	
Jonction Wind-sor.	N. Hopper.	do	En chargeant des march., un morceau de fonte lui tombe sur le pied.	Bless. au pied.	
Amqui.	A. Deschamplain.	do	Se frappe contre le châssis d'un wagon au moment où il serre les freins.	Bless. à la main.	
Près Bedford	R. F. Page.	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie.	Décès.	Accident.
Saint-Jean	Jacob Belyea.	Employé.	En charg. des pièces de fonte.	Bless. au pied.	
Campbellton.	B. M. Lanagan.	Voyageur.	Tombe hors de la plateforme d'un convoi en marche.	Pieds coupés.	
Lévis.	Wm. Simpson.	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie.	Décès.	Accident.
Halifax.	E. Crowe.	Employé.	Tombe hors d'un fourgon.	Bless. légères.	
Saint-Jean.	Byron Wood.	do	En chargeant un bloc de granit.	Bless. dans le dos.	
Bayfield-Road	Mme Albert Randall.	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie.	Bless. à la tête et au genou.	
	Mme Ambrose Randall.	do	do	Bless. légère.	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1894.						
7 nov.	15 00					
12 do	15 40		Garage.		P. Fogarty	188
14 do	12 30	37	Marchandises.	J. W. Henderson	E. S. White	25
21 do	7 30		Garage.		W. Boyd	95
1er déc.	22 40	Spécial.	Marchandises.	J. Buchanan	J. McLennan	182
21 do	6 50	4	Grand-Tronc.	— Dussault.	— Linahan	87
24 do	20 00		Garage.		W. Lovett	93
25 do	3 30	45	Mixte.	R. W. Orchard.	D. C. Gallon	15
17 janv.	1895.		Garage.		H. McDonald.	160
17 do	21 30	Spécial.	Marchandises.	F. Beaulieu	J. O. Lebel	103
28 do	9 35		Garage.		H. McAuley	163
28 do	16 45					
30 do	2 27	34	Express.	Thos. Corbett.	C. Atkinson	198
3 fév.	9 30	Spécial.	Marchandises.	A. McLeod	A. Sutherland	86
4 do	15 50	do	do	J. Pollock	J. Clarke	150
9 do		7	Québec-Central.			
11 do	14 00		Garage.		R. Kennedy	58
14 do	14 10	Spécial.	Equipe.	J. A. White	S. A. Watson	165
15 do	8 00		Garage.		J. McDowell	99
21 do	11 00	Spécial.	Equipe.	J. A. White	S. A. Watson	90
21 do	22 00	40	Marchandises.	J. A. Davidson	J. Williamson	13
23 do	11 00		Garage.		Jas. McDermott	89
25 do	7 15	Spécial.	Marchandises.	J. R. Fisher	P. Peterson	182
4 mars	13 00		Garage.		J. W. Boyd	95
14 do	11 40	25	Express.	W. Kelly	S. Trider	36
20 do	11 00					
27 do	15 00	Spécial.	Marchandises.	T. Coffey	N. Sinclair	208
29 do	1 15		Garage.		M. White	180
30 do	23 00	Spécial.	Marchandises.	W. Bovard	S. W. Carson	108
1er avril	13 30		Garage.		J. Stockall	184
1er do	15 20		do		J. McDowell	99
1er do	21 30	Spécial.	Marchandises.	J. R. Fisher	L. Starratt	58
4 mai	13 40	do	do	Jas. Swetnam	W. C. Hunter	158
4 do	8 20	do	do	J. Buchanan	P. Peterson	58
7 do	15 45	do	do	Ls. Belanger.	T. Matheson	200
25 do	8 45	do	do	G. W. Hoppsr.	L. King	160
15 juin	7 00	do	Equipe.	B. McLennan	Jno. G. McDonald	32
21 do	21 30		Garage.		J. Phinney	99

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Fin.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Saint-Jean.	D. McCarthy	Employé	En chargeant du poisson.	Blessé au poignet	
Moncton.	— Rouff.	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Blessé légèrement	
Jun. de Chatham	E. McAnn	Employé	Accouplant des wagons	Blessé à la main.	
Truro	Thos. Lester	do	do do	Blessé au pouce.	
Près de Johnston	Jas. W. Doyle	Ni l'un ni l'autre.	Couché le long de la voie.	Blessé au talon.	
Lévis	Etienne Guay	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de monter sur un convoi en marche.	Jambe cassée.	
Halifax	Ed. O'Grady	Employé.	En accouplant des wagons.	Blessé à la jambe	
Sainte-Flavie.	W. Keith	do	En descendant du tender.	do et au bras.	
Truro.	J. D. McDonald.	do	Glisse en voulant monter sur une locom. en marche	Blessé au pied.	
Rimouski	Jos. Michaud	do	Choc de la loc. et des wag.	Blessé légèrement.	
Truro	Jno. Glenfield	do	En accouplant des wagons.	Blessé à la main.	
Amherst	W. Atkinson	do	En descendant l'échelle d'un sémaphore.	Blessé grièvement.	
Rivière-Jacquet.	C. Atkinson	do	Convoi n° 34 hors contrôle.	Blessé légèrement.	
	A. J. Russell.	do	do do	do do	
Mulgrave.	Yuill Ross	do	En accouplant.	Blessé à la main.	
Jonc. Windsor.	A. Hayman	do	En poussant un fourgon hors la voie de garage.	Blessé au pied.	
Bennett's Cross'g	Louis Proulx	do	Frappé par une pièce au-dessus de la tête.	Décès.	Accident.
		(C. def. Qué. Cent.)			
Truro.	Chas. Brunt	Employé	En accouplant.	Blessé à la main.	
Moncton.	Rich'd Cullens	do	Tombe hors du convoi en m.	Poignet cassé.	
Truro	J. D. McDonald.	do	En garage	Blessé à la main.	
1 mille O. de Moncton.	Jas. Steadman	do	Tombe hors d'un convoi en marche.	Blessé grièvement.	
Nash's-Creek.	Jere. Murphy	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie.	Décès.	Accident.
Moncton.	David Gibson	Employé	Tombe hors d'un fourgon.	Blessé au pied.	
Riversdale.	Neil McDougall.	do	Pris par le pied par les rails en voie de garage.	Décès	Accident.
Truro	Thos. Lester	do	Pris par le pied par les rails en voie de garage.	Cheville foulée.	
Amherst.	Jno. McCracken	do	Tombe hors d'un convoi en marche.	Epaule disloquée	
Saint-Jean.	J. E. Vincent	do	Frappé par une pièce de bois déchargée d'un vaisseau.	Blessé à la tête.	
Memramcook	Jno. McKelvie.	Ni l'un ni l'autre.	Travers. la voie en voiture.	Décès.	Accident.
Truro	Hy. Fraser	Employé.	En accouplant.	Blessé au doigt.	
Adamsville.	D. Armstrong.	do	do do	do do	
Truro	Jno. Glenfield	do	En maniant un tuyau à vapeur.	Bras ébouillanté	
do	Jno. Finlayson.	do	Frappé par une locomotive lorsque sur la voie.	Blessé à la tête et à la jambe.	
Elmsdale	J. Weir	do	En accouplant.	Blessé à la main.	
Junction-Derby.	E. Thomson	do	do do	do do	
Riversdale.	S. Thomas	do	do do	Blessé au doigt.	
2½ milles E. de Sayabec.	Louis Chasse, (sourd et muet).	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de trav. la voie	Décès.	Accident.
Garage Atkinson	C. Brunt	Employé	En accouplant.	Blessé à la main.	
Jonc. Windsor.	Ed. Weeden	do	En déchargeant du sable.	Jambe cassée.	
Truro	Hy. Grant	Ni l'un ni l'autre.	Tombe en descendant d'un wagon en marche.	Décès	Accident.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 9 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les tableaux suivants qui indiquent le résultat de l'exploitation de l'Embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 :—

- N^o 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, maintenant appelée la Compagnie du chemin de fer " Dominion Atlantic ", aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1894-95	\$39,077 64
En 1893-94	32,975 47
	<u>\$ 6,102 17</u>

Les dépenses d'entretien ont subi une diminution :—

En 1893-94.....	\$17,645 09
En 1894-95.....	14,640 07
	<u>\$ 3,005 02</u>

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	\$39,077 64
Dépenses.....	14,640 07
	<u>\$24,437 57</u>

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

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

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin '95.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin '95.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
17,645 09	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	14,640 07	12,483 64	Voyageurs.....	13,581 18
15,330 38		24,437 57	19,339 99	Marchandises.....	24,348 30
32,975 47	Solde.....	39,077 64	1,151 84	Malles.....	1,148 16
			32,975 47		39,077 64

E. et O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 2.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
9,783 98	Réparations à la voie.....	7,823 83
2,836 16	Rails et attaches.....	1,139 28
1,378 97	Traverses.....	2,848 80
773 86	Ponts.....	64 46
39 90	Signaux.....	79 83
	Cadenas d'aiguilles.....	1 20
	Ponceaux et fosses bestiaux.....	35 40
347 68	Quai à Windsor.....	35 50
280 66	Bâtiments et plates-formes.....	640 60
51 40	Wagonets de tournée et wagonets à bras.....	72 46
411 07	Chasse-neige et flangers.....	439 66
145 26	Outillage et réparations.....	212 37
418 20	Clôture.....	320 76
1,142 08	Bureau du comptable et dépenses.....	912 41
35 87	Divers.....	13 51
17,645 09		14,640 07

E. et O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 3.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1895.

Av.

1895.		\$ c.	1895.		\$ c.
30 juin....	Compte des vieux rails	8,100 00	30 juin....	Compte fédéral.....	17,442 43
	Ch. de fer Dominion Atlantic.....	3,381 78			
	Compte des approvisionnements....	5,960 65			
		17,442 43			17,442 43

E. et O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

N° 4.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.		Malles.		Marchandises.		Totaux.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
1894—Juillet.....	1,710	67	95	68	1,559	23	3,365	58
Août.....	2,432	94	99	36	1,408	03	3,940	33
Septembre.....	1,941	62	92	00	2,644	48	4,678	10
Octobre.....	1,063	88	96	91	3,350	83	4,511	62
Novembre.....	833	29	96	91	2,729	89	3,660	09
Décembre.....	881	71	96	90	2,328	75	3,307	36
1895—Janvier.....	699	07	94	46	1,983	54	2,777	07
Février.....	506	65	94	45	1,799	34	2,400	44
Mars.....	618	25	94	45	1,752	24	2,464	94
Avril.....	817	26	95	68	1,578	77	2,491	71
Mai.....	899	87	95	68	1,743	59	2,739	14
Juin.....	1,175	97	95	68	1,469	61	2,741	26
	13,581	18	1,148	16	24,348	30	39,077	64

E. et O. E.;

T. WILLIAMS,

Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 7 septembre 1895.

MON IEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport concernant l'entretien de l'Embranchement de Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

VOIE.

On a enlevé sur une distance de trois milles les anciens rails de fer pour les remplacer par des rails d'acier de $4\frac{1}{2}$ et pesant 56 livres à la verge. On a utilisé quatre mille pieds d'anciens rails pour les fins du renouvellement et des réparations des voies d'évitement.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année, on a renouvelé 4,589 traverses ordinaires et cinq groupes de traverses de croisement.

BALLAST.

On a posé une couche de ballast sur un parcours d'environ sept milles de l'embranchement, ce qui a nécessité le transport de 3,550 verges cubes de ballast que l'on a dû aller chercher à Truro, comme il n'y en avait pas d'utilisable sur l'embranchement lui-même.

VOIES D'ÉVITEMENT.

A Sainte-Croix, on a mis de nouveau en activité la voie d'évitement, en chômage depuis quelques années, et ce dans le but d'aider à l'exploitation du nouveau moulin que M. T. G. McMullen, de Truro, a érigé à ce point.

Sur l'embranchement, on a renouvelé six groupes de voies de croisement ainsi que six appareils à faire mouvoir les aiguilles.

CLÔTURES.

On a remplacé, sur un parcours de trois cent quatre-vingt-dix perches, une vieille clôture en bois par une clôture en fil de fer barbelé.

A la voie d'évitement de Hibbet, on a reconstruit 550 pieds de clôtures paraneige.

PONTS ET PONCEAUX.

A deux milles et demi à l'ouest de Beaver-Bank, on a construit un nouveau ponton en pierre de 3 par 4.

A Newport et à la Traverse de Smith, deux paires de fosses-bestiaux construites en épinette blanche et été renouvelées en bois de cèdre.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor, on a examiné en détail, réparé et peinturé la gare et le hangar au marchandises.

A Newport, on a recouvert en bardeaux et peinturé le toit de la gare, on en a aussi examiné en détail, réparé et peinturé l'intérieur.

A Mount-Uniacke, on a renouvelé les bardeaux en cèdre et peinturé le toit de la gare.

A Beaver-Bank, on a peinturé les côtés et le toit de la gare, blanchi à la chaux les plafonds et peinturé les murs à l'intérieur.

A Ellershoushe et Three-mile Plains, on a renouvelé les trottoirs, et l'on a remplacé par des soles en cèdre et en pin celles qui s'y trouvaient avant et qui étaient d'épinette et de pruche.

GÉNÉRALEMENT.

Dans toute cette division, on a examiné avec soin, réparé et blanchi à la chaux les hangars aux marchandises, les hangars aux outils, les enclos à bestiaux et les approches des traverses publiques.

On a fait les réparations nécessaires à la gare de Windsor et on y a établi, aux frais des expéditeurs, une voie de chargement pour le trafic du plâtre.

On a maintenant terminé l'enlèvement de tous les anciens rails en fer, et la voie est dans une excellente condition sur tout le parcours de l'embranchement; de toute l'année, il n'y a pas eu une roue de wagon, etc., qui ait quitté les rails.

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

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Gérant général, chemins de fer de l'Etat.
Moncton.

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

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.
MONCTON, N.-B., 11 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1895.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1895 étant de \$3,750,565.38.

Le frais d'exploitation pendant l'année ont été..... \$232,905 19

Les recettes brutes de..... 149,654 78

\$ 83,250 41

Comparés à l'exercice précédent, il y a diminution dans les recettes brutes de \$8,879.05, et dans les frais d'exploitation une augmentation de \$6,014.13.

La diminution dans les recettes a surtout dépendu du transport des marchandises, lequel a diminué de \$6,881.72.

On a fait les renouvellements et réparations nécessaires, et le chemin de fer de même que le matériel roulant sont en bon état.

On a continué le renouvellement de la voie en rails d'acier, et douze milles et trois quarts en ont ainsi reçu de nouveaux. Ceux de fer pesaient quarante livres à la verge; ils ont été remplacés par des rails d'acier pesant cinquante livres à la verge. L'année dernière, on avait renouvelé ainsi neuf milles de voie. Le surplus de dépense causé par ces travaux, ainsi que les frais d'exploitation plus considérables qu'il a fallu encourir par suite d'un hiver très rigoureux, ont été la cause de l'excédent des dépenses de cette année sur celles de l'année dernière.

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

D. POTTINGER,
Gérant général, chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD,
BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 10 septembre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Je joins au présent les états suivants préparés par le comptable et l'auditeur :

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction. (Relevé n° 1.)
4. Dépenses des wagons. (do 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (do 3.)
6. Dépenses des gares. (do 4.)
7. Frais généraux. (do 5.)
8. Compte général du matériel.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
 - A. Relevé mensuel du coût des frais de traction.
 - B. Relevé de l'ouvrage accompli par les locomotives et ce qu'il en coûte.
 - C. Relevé mensuel du nombre de milles parcourus.
 - D. Relevé indiquant le nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
 - E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique pour l'exercice terminée le 30 juin 1895.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1894, à	\$3,750,565 38
Aucune addition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1895, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent.....	<u>3,750,565 38</u>

COMPTE DU REVENU.

Durant l'année le trafic n'a pas été considérable par suite des pauvres moissons et du manque d'activité commerciale. La récolte des pommes de terre et d'avoine —les deux principaux articles d'exportation— a été de beaucoup au-dessous de la moyenne, et comme les prix offerts pour ces articles sur les marchés étaient bas, il n'y a pas eu d'activité dans le commerce d'exportation de la province. De plus, la concurrence par voie d'eau pendant la durée de la navigation libre devient plus vive d'année en année ; il y a maintenant des lignes régulières de steamers entre les principaux ports de l'île et Boston, Halifax et Montréal. Le transport des voyageurs s'est aussi ressenti durant l'année écoulée du manque d'activité causée par de faibles récoltes et de l'état peu avantageux des marchés ; il en a été aussi de même à cause des obstacles apportés par les tempêtes de l'hiver.

Comparaison des dépenses et des recettes pour l'exercice :—

Dépenses.....	\$232,905 19
Recettes.....	149,654 78
	<u>\$83,250 41</u>

Comparaison des recettes brutes des deux derniers exercices:—	
En 1894-95.....	\$149,654 78
En 1893-94.....	158,533 83
	<u>\$ 8,879 05</u>

Comparaison des recettes du service des voyageurs:—	
En 1894-95.....	\$ 62,239 37
En 1893-94.....	64,159 60
	<u>\$ 1,920 23</u>

Comparaison des recettes du service des marchandises:—	
En 1894-95.....	\$ 68,061 11
En 1893-94.....	74,942 83
	<u>\$ 6,881 72</u>

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources:—	
En 1894-95.....	\$ 19,354 30
En 1893-94.....	19,431 40
	<u>\$ 77 10</u>

Comparaison du nombre des voyageurs transportés:—	
En 1894-95.....	125,089
En 1893-94.....	123,727
	<u>1,362</u>

Comparaison du fardeau de marchandises transportées:—	
	Tonnes.
En 1894-95.....	48,325
En 1894-95.....	53,577
	<u>5,252</u>

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont atteint une somme de \$6,014.13 plus élevée que ceux de l'année précédente. Il y a eu une augmentation de \$4,598.22 pour combustible, imputable à la division des locomotives, de \$3,873.73 pour le compte de l'enlèvement de la glace et de la neige, et de \$4,115.20 pour renouvellement de rails; ces trois items ont atteint un total de \$12,587.15.

A cause des chutes de neige fréquentes et considérables, accompagnées de violents coups de vent, au cours de l'hiver, on a éprouvé beaucoup de difficulté à tenir la ligne ouverte. Cet hiver a été de beaucoup le pire qu'il y ait eu dans cette province, depuis 1882, au point de vue du service de la voie ferrée. Cependant on a fait tout ce qui pouvait être raisonnablement tenté afin de maintenir la circulation des convois. Pour déblayer la voie de glace et de neige, la dépense s'est élevée à une forte somme, \$13,568.67, et la nécessité d'attacher deux locomotives aux convois durant une forte partie de cette période a contribué pour beaucoup aux dépenses imputables à la division des locomotives.

Comparaison des frais d'exploitation des deux derniers exercices:—

En 1894-95.....	\$232,905 19
En 1893-94.....	229,891 06
	<u>\$ 6,014 13</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Comparaisons des moyennes avec l'exercice précédent :

Par mille parcouru par les locomotives—		Centins.
En 1894-95.....	.....	70·43
En 1893-94.....	.....	73·94
Par mille parcouru par les trains—		
En 1894-95.....	.....	95·35
En 1893-94.....	.....	95·92
Par mille de chemin de fer—		
En 1894-95.....	.....	\$1,109 07
En 1893-94.....	.....	<u>1,080 73</u>

VOIE.

Dans le cours de l'année, on a remplacé les rails en fer sur un parcours de $12\frac{3}{4}$ milles par 1,000 tonnes de rails d'acier avec leurs attaches. Ces derniers pèsent 50 livres à la verge, et les premiers 40 livres. On a posé ces nouveaux rails entre Tracadie et Mount-Stewart, quatre milles, et entre Ellerslie et Coleman, $8\frac{3}{4}$ milles. A la fin de l'année on avait posé des rails d'acier sur un parcours de $113\frac{3}{4}$ milles, ce qui laisse encore $96\frac{1}{2}$ milles de rails en fer à être remplacés. Il y a donc maintenant des rails d'acier de Charlottetown en allant à l'ouest jusqu'à Coleman, et depuis Royalty Junction Est jusqu'à près de Mount-Stewart.

TRAVERSES.

On a renouvelé au cours de l'année cinquante-cinq mille traverses ordinaires, et 3,000 traverses ont été posées dans les cours et sur les voies d'évitement; 33 groupes de traverses pour aiguilles et 25 blocs d'arrêt avec charpente ont aussi été renouvelés.

BALLAST.

Dans le cours de l'année, on a distribué aux endroits qui en avaient le plus besoin 11,550 verges cubes de ballast.

VOIES D'ÉVITEMENT.

A Kensington, on a ajouté cinq cent vingt-huit pieds aux voies de garage, et à Summerside on a posé pour M. J. E. Leturgey une nouvelle voie de service.

CLÔTURES.

Durant l'année, on a remplacé de vieilles clôtures détériorées en en construisant de nouvelles; de celles-ci il en a été fait 21,748 pieds en treillis de fil de fer et 52,172 pieds en fil de fer barbelé, soit un total de 14 milles.

On a construit sept cent pieds de nouvelles clôtures paraneige, et reconstruit 9,890 pieds d'anciennes.

On a renouvelé quatre-vingt-dix barrières pour les terres des cultivateurs, et consacré beaucoup de temps à la réparation d'anciennes clôtures.

PONTS ET PONCEAUX.

On a construit des culées en cèdre sous les travées des extrémités du pont Saint-Pierre.

On a établi une courbe en pilotis sous l'ouverture centrale du pont Bradalbane, et réparé les autres ponts aux endroits voulus.

On a reconstruit trente fosses-bestiaux et cinq ponceaux en bois.

Deux aqueducs avec tuyaux de grès ont été munis de tubes en fer, et l'on a jointoyé au ciment la maçonnerie de tous les ponts et ponceaux.

SERVICE D'EAU.

A Summerside on a placé deux nouveaux réservoirs Haggis, et renouvelé les réservoirs à Ashton, Mount-Stewart, Tracadie, Milton, Elliott et Devon-Ouest.

BATIMENTS ET TROTTOIRS.

A Dundee, on a reconstruit la station à signaux et le trottoir et peinturé la gare.

A Frédéricton, on a reconstruit la station à signaux et le trottoir et peinturé la gare.

A Piusville, on a reconstruit la station à signaux et le trottoir, et peinturé la gare.

A DeBlois, on a reconstruit la station à signaux et le trottoir.

A Bear-River, on a renouvelé le trottoir de la gare.

A Saint-Pierre, on a renouvelé le trottoir.

A Wiltshire-Nord, on a renouvelé le trottoir.

A Freetown, on a renouvelé le trottoir. De même pour Kensington et Wellington.

A Port-Hill on a exhaussé la gare de trois pieds, et placé dessous de nouvelles soles et une fondation en bois. On a construit un nouveau toit enduit de goudron et gravier, et les vieilles cheminées ont été enlevées et remplacées par une nouvelle. On a peinturé l'extérieur de la gare, la salle d'attente, le bureau et le logement ont été blanchis à la chaux.

On a renouvelé en goudron et gravier le toit de la gare de Kensington et fait les autres réparations nécessaires.

On a posé un nouveau plancher dans la salle d'attente de la gare d'Alberta. La gare a subi d'autres réparations. On a placé de nouvelles soles sous le hangar aux marchandises au même endroit.

On a posé un nouveau plancher dans la cuisine du logement de l'agent à Tignish.

A Conway et Dundee, on a construit de nouveaux hangars pour les outils.

On a en partie renouvelé les bardeaux de la remise aux locomotives et du hangar aux marchandises à Summerside.

A Charlottetown, on a renouvelé le goudron et le gravier du toit de la remise aux locomotives et on y a posé quatre nouvelles lucarnes. On a peinturé et en partie recouvert en bardeaux la coupole de cette remise.

On a posé soixante mille bardeaux sur le toit de l'atelier des wagons.

On a reconstruit deux fourneaux dans la forge.

QUAIS.

Pour les réparations nécessaires au quai de Summerside, on a employé les matériaux suivants :

Cent cinquante tonnes de pierre dure, cent quarante tonnes de pruche, 10,000 pieds de madriers de pruche, 10 pilots de bois franc de 40 pieds de longueur, et 500 pieds cubes de ballast.

Pour les réparations du quai de Charlottetown, on a employé cinquante tonnes de pruche de charpente, 8,000 pieds de madriers de pruche et 150 pieds cubes de ballast.

Pour le quai de Georgetown on a employé 25 tonnes de pruche de charpente, 500 pieds de madriers de pruche, et 100 verges cubes de ballast.

On a muni le quai de Souris de vingt défenses; on y a déposé 200 tonnes de pierre dure, et fait d'autres réparations nécessaires.

Pour les réparations du quai d'Alberton, on a employé cinquante tonnes de pruche de charpente, 60 tonnes de pierre dure, et posé 10 défenses.

Il est très dispendieux de tenir en bon ordre les quais aux divers points de la ligne, surtout celui de Summerside, parce que le trafic y est considérable et que le bois y est sujet à être détérioré par les tarats.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux travaux accomplis :

Réparations aux locomotives.

On a fait de fortes réparations à cinq locomotives, et de moindres réparations à six autres ; on a examiné la force de 18 chaudières, réparé 4 foyers et joint 700 tubes.

On a fourni les nouvelles pièces suivantes :—

1 cylindre, 1 plaque de tête pour tubes de chaudière, 350 tubes, 20 bandages de roues, 4 boutons de manivelle ; 12 attaches de bielles de côté et principales ; 3 cabines, 6 chassè-pierres, 5 cheminées, 3 chariots de tender, et 1 châssis de tender.

On a peinturé et verni treize locomotives et tenders.

On a repeinturé et verni trois locomotives et tenders.

Réparations aux wagons et fourgons.

Reconstruits.—1 fourgon à bagage, 3 trucks et 1 chasse-neige

Grosses réparations.—2 wagons de première classe, 1 de seconde, 2 de seconde et à bagage, 1 fourgon à bagage, 1 wagon-poste, 2 fourgons de conducteur, 4 fourgons, 15 trucks, 2 chasse-neige et 3 flangers.

Réparations légères.—6 wagons de première classe, 4 de seconde, 4 de seconde et à bagage, 2 wagons-poste, 20 fourgons et 20 trucks, 2 chasse-neige et 1 flanger.

Peinturés et vernis.—2 wagons de première classe, 5 de seconde, 2 de seconde et à bagage, 2 wagons-poste et 1 fourgon à bagage.

Repeinturés et vernis.—4 wagons de première classe, 5 de seconde et à bagage et 1 wagon-poste et fumoir.

MATÉRIEL.

Au 30 juin 1895, la valeur du matériel en mains était comme suit :

Matériel en général	\$ 45,137 11
Combustible.....	5,827 60
Rails et attaches.....	52,407 36
Vieux matériel serviable.....	3,376 50
Total.....	<u>\$ 106,748 57</u>

Les achats de matériel dans le cours de l'année se sont élevés à \$84,387.46. La plus grande partie provient du magasin général du chemin de fer à Moncton.

ACCIDENTS.

Le 6 septembre 1894, il est arrivé un pénible accident à Kensington. Pendant qu'il essayait à monter sur un convoi en mouvement, M. Chas. E. Robertson, de Charlottown, a glissé et tomba sur le sol, où les roues de derrière d'un wagon à voyageurs lui passa sur les jambes et les écrasa. On put lui procurer immédiatement le secours d'un médecin, qui lui amputa une jambe sans délai. Mais la secousse avait été si forte qu'il mourut dans le cours d'une heure après l'accident. Il n'y avait pas lieu de blâmer le personnel du convoi, et il fut décidé qu'il n'était pas nécessaire de faire une enquête.

CHANGEMENTS DANS LE PERSONNEL.

J'ai pris la direction locale du chemin au commencement du mois de septembre dernier, comme successeur de feu M. Unsworth, dont la mort, arrivée au milieu d'une vie utile, a laissé des regrets universels. Au même temps, M. H. W. Anderson est devenu contremaître mécanicien, et M. J. J. Chappell, comptable de la division mécanique et garde-magasin.

GÉNÉRALEMENT.

On a tenté tous les efforts raisonnables pour maintenir en bon état la voie et l'équipement, et il me fait plaisir de pouvoir dire que la voie, le matériel roulant et les bâtiments sont dans une condition satisfaisante.

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

A. McDONALD.
Surintendant.

M. D. POTTINGER,
Gérant général, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.		COMPTE DU CAPITAL.		Av.		
1894.		\$	c.	1894.	\$	c.
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à date.....	3,750,565	38	30 juin.	Reçu du gouvern. fédéral...	3,750,565 38
1895.				1895.		
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1895.....	3,750,565	38	30 juin.	do do	3,750,565 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1895. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1895.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$	c.	\$	c.	\$	c.
57,457 74	Frais de traction.....	61,485 54	64,159 60	Voyageurs.....	62,239 37
32,997 48	Dépenses des wagons....	34,133 09	74,942 83	Marchandises.....	68,061 11
99,780 20	Entretien de la voie et des travaux d'art.....	101,599 30	19,431 40	Malles et divers.....	19,354 30
26,132 39	Dépenses des gares.....	26,548 71	158,533 83	.... Total des recettes....	149,654 78
10,523 25	Frais généraux.....	9,138 55	68,357 23	.... Solde.....	83,250 41
226,891 06	.... Totaux.....	232,905 19	226,891 06	.... Totaux.....	232,905 19

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
896 96	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages	845 63
15,770 34	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	16,515 30
13,099 55	Combustible	17,697 77
2,708 13	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,436 64
22,286 14	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	21,442 08
797 62	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	1,294 37
1,899 00	Divers	1,253 75
57,457 74	Totaux	61,485 54

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
8,689 62	Réparations aux voitures à voyageurs	6,959 55
1,149 75	do wagons-poste et à bagage	2,734 28
6,363 15	do wagons à marchandises et fourgons	4,841 80
	do chasse-neige et flangers	2,481 96
13,277 36	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	13,419 46
420 94	Huile et chiffons pour garniture	537 84
2,313 30	Menus articles et combustible	2,409 21
783 36	Divers	748 99
32,997 48	Totaux	34,133 09

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N^o 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n^o 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
482 46	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages.....	293 27
35,666 47	Gages pour réparations de la voie, des clôtures et sémaphores.....	30,843 88
13,966 82	Rails, coussinets et carvelles.....	19,353 64
18,126 29	Traverses.....	19,028 67
10,438 72	Bois de constr. et de service p. réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	7,217 67
3,560 75	Réparations aux quais.....	2,216 91
6,240 05	do bâtiments et aux trottoirs.....	8,199 10
1,603 70	do outils.....	877 49
9,694 94	Enlèvement de la glace et de la neige.....	13,568 67
99,780 20	Totaux.....	101,599 30

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N^o 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.DÉPENSES DES GARES—(Relevé n^o 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
19,523 06	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	19,636 02
6,609 33	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.....	6,912 69
26,132 39	Totaux.....	26,548 71

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1895.
\$ c.		\$ c.
3,807 07	Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyage	3,497 25
4,549 53	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	4,553 49
543 85	Annonces	627 23
168 92	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	71 23
684 14	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	339 96
769 74	Divers	49 39
10,523 25	Totaux	9,138 55

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminée le 30 juin 1895.

1894.	Dt.	\$ c.	\$ c.														
30 juin...	Report		102,778 74														
1895.																	
30 juin...	Achats durant l'exercice (rails compris)	84,430 51															
	Frais d'autres services	15,887 75															
	Bordereaux de paye	1,569 45															
			101,887 71														
1895.	Av.		204,666 45														
30 juin...	Distributions durant l'année		97,874 83														
	Solde.....																
	<table border="0"> <tr> <td>{</td> <td>Matériel ordinaire</td> <td>\$45,137 11</td> <td rowspan="4">}</td> <td rowspan="4">106,791 62</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Combustible</td> <td>5,827 60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rails et attaches disponibles</td> <td>52,450 41</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Vieux matériel, pouvant servir</td> <td>3,376 50</td> </tr> </table>	{	Matériel ordinaire	\$45,137 11	}	106,791 62		Combustible	5,827 60		Rails et attaches disponibles	52,450 41		Vieux matériel, pouvant servir	3,376 50		
{	Matériel ordinaire	\$45,137 11	}	106,791 62													
	Combustible	5,827 60															
	Rails et attaches disponibles	52,450 41															
	Vieux matériel, pouvant servir	3,376 50															

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	c.		\$	c.
Matériel en général.....	106,791	62	Compte fédéral.....	109,236	15
Caisse.....	1,643	51	Assurance contre les accidents..	3,940	11
Ministère des postes.....	3,794	70	Grand-livre des billets.....	1,274	74
Gares.....	1,073	77	Chemin de fer Intercolonial.....		4 00
Ministère de la Milice.....	237	14			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine...	46	43			
Juge Weatherbie.....	30	00			
Sidney Grey.....	25	00			
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown..	812	83			
Total.....	114,455	00	Total.....	114,455	00

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour les exercices terminés le 30 juin 1894 et 1895.

Détails.	1895.	1894.
Longueur de la ligne en exploitation	210	210
Milles parcourus par les locomotives	330,661	306,853
do do trains	244,249	234,093
do do wagons	1,197,529	1,237,083
Recettes par mille parcouru par les locomotives	45 26	51 66
do do de voie	712 64	754 92
Recettes provenant des voyageurs, pour 100 des recettes brutes	41 59	40 47
do des marchandises do	45 47	47 27
do d'autres sources do	12 94	12 26
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4 99	5 14
Combustible	5 36	4 27
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0 74	0 88
Réparations aux locomotives	6 48	7 26
Eau et réparations aux réservoirs	0 39	0 26
Divers	0 37	0 62
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	18 33	18 43
	26	0 29
Total	18 59	18 72
Traction, par mille parcouru par les locomotives	18 59	18 72
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	10 33	10 75
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	30 72	32 52
Dépenses des gares, par mille parcouru par les locomotives	8 03	8 52
Frais généraux do	2 76	3 43
Total, par mille parcouru par les locomotives	70 43	73 94
Traction, par mille parcouru par les locomotives	25 17	24 54
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	13 97	14 10
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	41 59	42 62
Dépenses des gares, par mille parcouru par les locomotives	10 87	11 16
Frais généraux, par mille parcouru par les locomotives	3 75	4 50
Total, train-mille	95 35	96 92
Frais d'exploitation par mille de la voie	1,109 07	1,080 43

W. T. HÜGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1895.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations	
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1894—Juillet.....	32,399	1,415 20	1,109 02	226 74	2,214 28	65 70
Août.....	31,078	1,337 12	920 84	197 45	1,638 50	66 44
Septembre.....	29,075	1,325 72	1,187 96	223 61	1,332 45	174 70
Octobre.....	30,209	1,448 87	1,305 36	245 70	1,525 97	251 96
Novembre.....	31,469	1,406 04	1,518 16	212 70	1,660 80	177 36
Décembre.....	27,244	1,386 16	1,163 63	196 25	1,877 51	348 36
1895—Janvier.....	21,375	1,268 87	1,119 52	170 17	2,083 11	24 22
Février.....	24,490	1,506 04	2,419 60	204 39	1,868 11	21 19
Mars.....	29,842	1,887 78	3,646 00	255 72	1,777 24	2 40
Avril.....	24,719	1,299 81	1,138 08	194 58	1,607 89	0 80
Mai.....	24,521	1,080 41	966 68	121 64	1,930 22	2 40
Juin.....	24,240	1,153 28	1,202 92	187 69	1,926 00	158 84
Totaux.....	330,661	16,515 30	17,697 77	2,436 64	21,442 08	1,294 37

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
\$ c.	\$ c.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
129 24	5,160 18	4 36	3 42	0 70	6 83	0 22	0 39	15 92
131 26	4,291 61	4 30	2 96	0 63	5 27	0 21	0 42	13 80
86 00	4,330 44	4 55	4 08	0 77	4 58	0 60	0 29	14 89
162 51	4,940 37	4 79	4 32	0 81	5 05	0 83	0 53	16 35
260 20	5,235 26	4 46	4 82	0 67	5 27	0 56	0 82	16 63
169 19	5,141 10	5 08	4 27	0 72	6 89	1 27	0 62	18 87
244 56	4,910 45	5 93	5 23	0 80	9 74	0 11	1 14	22 97
178 60	6,197 93	6 14	9 36	0 83	7 62	0 09	0 72	25 30
304 82	7,873 96	6 32	12 21	0 85	5 95	0 01	1 02	26 33
119 04	4,360 20	5 25	4 60	0 79	6 50	0 01	0 48	17 63
106 10	4,207 45	4 40	3 94	0 49	7 87	0 01	0 43	17 15
207 86	4,836 59	4 75	4 96	0 77	7 94	0 65	0 85	19 95
2,099 38	61,485 54	5 00	5 35	0 73	6 50	0 39	0 63	18 60

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

B.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs	Marchandises et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Sans convois.	Pour les garages.	Total.
1894—Juillet	3,742	12,736	11,791	1,082	135	25,744	166	7,681	33,591
Août	4,188	12,375	11,421	1,793	.....	25,589	220	7,227	33,036
Septembre.....	3,756	10,967	10,782	3,236	507	25,492	61	7,008	32,561
Octobre.....	3,892	11,204	11,830	2,868	128	26,030	506	6,811	33,347
Novembre....	3,635	11,753	11,603	996	404	24,756	273	7,611	32,640
Décembre.....	3,393	9,396	11,304	.....	98	20,798	84	6,362	27,244
1895—Janvier	2,658	2,722	11,708	.....	604	15,034	89	6,252	21,375
Février	3,801	1,971	10,893	.....	5,258	18,122	284	6,084	24,490
Mars	4,841	3,514	13,143	.....	5,707	22,364	517	6,961	29,842
Avril.....	3,335	2,255	13,754	110	1,029	17,148	182	7,514	24,844
Mai.....	3,455	2,646	14,196	3,238	.....	20,080	122	8,169	28,371
Juin.....	3,164	4,440	11,953	1,161	22	17,576	86	7,925	25,587
Totaux.....	43,860	85,979	144,378	14,484	13,892	258,733	2,590	85,605	346,928

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Parcours total.		Moyenne de parcours.	Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.					
Wagons.	Chasse-neige.		Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.		
132,349	.....	5.16	8.97	3.94	10,446	2,360	380	650	31.09	7.02	1.13	1.93
129,336	.....	5.05	7.88	3.91	10,068	2,072	367	614	30.47	6.27	1.11	1.85
140,852	.....	5.63	8.66	4.32	11,516	2,364	394	581	35.36	7.25	1.21	1.78
143,291	.....	5.53	8.56	4.29	12,436	3,012	277	681	37.29	9.03	.83	2.04
134,288	.....	5.51	8.97	4.11	13,658	2,442	397	589	41.84	7.54	1.21	1.80
93,177	.....	4.50	8.03	3.42	9,936	2,152	348	527	36.47	7.89	1.27	1.93
77,924	1,560	5.40	8.04	3.64	9,376	1,833	204	527	43.86	8.57	.95	2.46
50,845	9,554	3.95	6.44	2.07	20,060	2,529	278	442	81.91	10.32	1.13	1.80
73,703	9,382	4.42	6.16	2.47	30,230	2,912	390	591	101.30	9.75	1.30	1.98
95,036	662	5.89	7.46	3.82	9,779	2,232	303	519	39.36	8.98	1.21	2.08
130,000	.....	6.47	8.21	4.58	11,082	2,032	370	509	39.06	7.16	1.30	1.79
102,078	.....	5.81	8.08	3.98	11,492	2,392	333	510	44.91	9.39	1.30	1.99
1,302,879	21,158	5.32	7.91	3.75	160,082	28,332	4,041	6,745	46.14	8.17	1.16	1.94

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Mois.	Voitures de première classe.	Voitures de seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Fourgons.	Trucks.	Total.
1894—Juillet	29,994	18,488	26,296	33,217	24,354	132,349
Août	26,662	19,712	23,740	33,815	25,407	129,336
Septembre	25,791	20,821	23,507	39,199	31,534	140,852
Octobre	23,832	18,567	23,802	44,850	32,240	143,291
Novembre	21,620	20,970	19,177	57,640	14,881	134,288
Décembre	20,435	17,140	16,343	34,250	5,009	93,177
1895—Janvier	13,910	14,034	12,811	24,176	12,993	77,924
Février	10,823	10,378	7,781	16,500	5,363	50,845
Mars	14,257	13,718	11,799	21,067	12,862	73,703
Avril	15,231	15,088	13,039	38,610	13,068	95,036
Mai	16,787	16,241	20,030	45,609	31,333	130,000
Juin	15,884	15,588	15,365	34,333	20,908	102,078
Totaux	235,226	200,745	213,690	423,266	229,952	1,302,879
Moins—Ballast			14,455	1,220	89,675	105,350
Balance	235,226	200,745	199,235	422,046	140,277	1,197,529

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant disponibles le 30 juin 1895.

	Locomotives.	1ère classe.	2nde classe.	Wagons de 1re, 2nde et à bagage.	Wagons de 2nde et à bagage.	Wag. - poste et fum.	Wagons-poste et à bagage.	Bagage.	Wag. de payeur.	Fourgons de conduct.	Wagons à marchandises.	Fourgons à bestiaux.	Trucks.	Total.	Chasse-neige.	Flangers.	Total.	
En main, au 30 juin 1894, pouvant encore servir	20	17	15			3			1	3	175		122	336	8	5	13	
En mains, au 30 juin 1895, condamnés.	1												3	3		2	2	
Total	21	17	15			3			1	3	175		125	339	8	7	15	
<i>Changés comme suit :—</i>																		
De première classe à seconde		<i>1</i>	<i>1</i>															
De seconde classe, à 1ère, 2nde et à bagage			<i>1</i>	<i>1</i>														
De seconde classe, à seconde et à bagage				<i>6</i>	<i>6</i>													
De seconde classe, à bagage				<i>2</i>				<i>2</i>										
De seconde classe, à wagons-poste et à bagage			<i>1</i>					<i>1</i>										
De wagons-poste et fumoirs, à wagons-poste et à bagage						<i>2</i>		<i>2</i>										
De fourgons à marchandises, à fourgons à bestiaux											<i>10</i>	<i>10</i>						
	21	16	6	1	6	1		3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15
Condamnés, au 1er juillet 1894	1												3	3		2	2	
<i>do</i> durant l'exercice									1					1				
	1								1				3	4		2	2	
MOINS—Reconstruits								1					3	4				
PLUS—Pouvant encore servir et réparés	1																	
	20	16	6	1	6	1		3	2	1	3	165	10	125	339	8	5	13
Total dans les registres, au 30 juin 1895	21	16	6	1	6	1		3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15

Déduisez les chiffres en italique.

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses pour les exercices terminés le 30 juin 1894 et 1895

	1895.	1894.
Milles parcourus par les convois	244,249	234,093
do locomotives	330,661	306,853
do wagons	1,197,529	1,237,083
do chasse-neige	21,158	22,292
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction	61,485 54	57,457 74
Coût des réparations aux wagons	14,535 63	16,202 52
do do à voyageurs	6,959 55	8,689 62
do do poste et wagons-fumoirs	2,734 28	1,149 75
do aux fourgons à marchandises et de conducteurs	4,841 80	6,363 15
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture	266 41	420 94
Coût des réparations aux chasse-neige et flangers	2,481 96	
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois	25 17	24 54
do do do locomotives	18 59	18 72
do do do wagons	5 13	4 64
	\$ cts.	\$ cts.
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	5 95	6 92
do do do locomotives	4 39	5 28
do do do wagons	1 21	1 31
	\$ cts.	\$ cts.
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles parcourus par les convois	0 10	0 18
do do do locomotives	0 08	0 13
do do do wagons	0 02	0 03
	\$ cts.	\$ cts.
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	2 84	3 71
do wagons-poste et wagons-fumoirs	1 11	0 49
do wagons à marchandises et fourgons	1 98	2 71

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

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

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N ^o du train.	Nature du convoi.	Nom du chef du train.	Nom du conducteur.	N ^o de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom du sinistri.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1894.												
9 juillet	12.00 a.m.	Sp1	Voyageur.	T. K. Stanley.	R. Dougan.	4	Charlottetown.	T. K. Stanley.	Employé.	En essayant de monter sur un conv. en m.	Blessure au genou...	
21 août.	7.00 p.m.	5	Mixte.	D. McKenna.	R. Dougan.	4	Tignish.	R. McDonald.	do	En acc. des wagons.	Blessure à la main..	
6 sept.	11.15 a.m.	Sp1	Voyageur.	F. Kelly	N. D. Armour.	4	Kensington.	C. E. Robertson.	Voyageur.	Glisse et tomb. sous un wagon en essayant de monter sur un convoi en m.	Mort.....	
26 nov.	10.30 a.m.	Sp1	March.	A. Gillis.	R. Dougan.	4	Jonction.	A. Gillis.	Employé.	Tomb. hors d'un truck pendant le garage.	Blessure au côté et entorse au poignet.	
30 do	2.30 p.m.	Sp1	Const.	G. Tanton.	R. Dougan.	16	Summerside.	F. McDonald.	do	En dét. la barre d'at.	Blessure à la main et au bras;	
29 déc.	4.00 p.m.	7	Mixte.	J. Macdonald.	A. J. McKenna.	21	Mount-Stewart.	J. McKenna.	do	Chargeant du bagage.	Entorse dans le dos.	
1895.												
28 janv.	6.30 a.m.	2	Mixte.	J. R. McKee	J. Hunter (N. D. Armour.)		St. Louis.	J. Gallant.	do	En mont. à bord du conv. tomb. entre le flange et la p-f.	Côtes cassées, et blessures internes.	
24 mars.	1.05 p.m.	Sp1	Malle.	A. Gillis.	N. D. Armour.	14	Mount-Edward, Traverse de	J. Sweeney.	do	Une vache frappée par celle-ci, la locom. tombe en bas du rem., et t. s. le o....	Côtes cassées et coupure à la tête.	
5 juin.	6.15 a.m.	2	Mixte.	J. Thomson.	H. Craswell.	15	St-Louis.	Geo. Tanton.	do	Déchargeant des mar.	Blessures à la tête et à l'épaule.	

ANNEXE N^o 6.

NORTH-BEND, C.A., 5 octobre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur l'ouvrage accompli par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, entre Emory et Savonas, en conformité de la décision rendue par les arbitres, l'honorable John A. Boyd, Thos. C. Keefer et Charles C. Gregory, depuis la date de cette décision, le 6 juillet 1891, jusqu'au 1^{er} septembre 1895.

Le montant fixé par les arbitres était de \$579,255.20, dont \$202,675.20 se rapportaient aux travaux exécutés avant la date de cette décision, la balance, au chiffre de \$376,580, devant être appliquée aux ouvrages non encore terminés entre Emory et Savonas, et portée aux contrats 60, 61, 62 et 63.

Le relevé suivant indique la somme dépensée chaque année :—

Contrat N ^o	Somme adjugée.	SOMME DÉPENSÉE.					Balance au 1 ^{er} septembre 1895.
		1891-92.	1893.	1894.	1895, jusqu'au 1 ^{er} septembre.	Total.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
60	39,389 00	35,122 93	1,539 97	977 02	244 85	37,884 77	1,504 23
61	190,889 00	108,336 78	54,660 72	16,773 14	64 81	179,835 45	11,053 55
62	94,331 00	32,047 92	22,356 84	20,962 09	5,507 72	80,874 57	13,456 43
63	51,971 00	2,157 70	2,536 23	3,980 75	12,622 55	21,297 23	30,673 77
Total.	376,580 00	177,665 33	81,093 76	42,693 00	18,439 93	319,892 02	56,687 98

L'ouvrage exécuté d'après l'adjudication comprend surtout l'amélioration de la voie en diminuant les pentes, soit en enlevant les roches et autres substances à la main, soit en pratiquant, au moyen d'une pelle à vapeur, une coupe au pied de la rampe, et en déposant ce qui a été enlevé dans les deux cas entre les chevalets ou sur les côtés des remblais afin de les élargir, etc. On a aussi construit en vertu de l'adjudication plusieurs murs de soutènement, et à plus d'un endroit on a redressé la ligne, en corrigeant la raideur des courbes ou en remplaçant celles-ci par des tangentes.

En sus de la somme adjugée, la compagnie a dépensé environ \$550,000 en améliorations entre Emory et Savonas, depuis 1891. Ce montant a été employé aux fins d'augmenter les sommes adjugées pour divers points de la ligne, de construire des aqueducs à mesure que l'on remplissait l'espace entre les chevalets, de remplacer des ponts en bois par d'autres en acier, et d'exécuter d'autres améliorations.

Les principales améliorations sont les suivantes :—

CONTRAT 60.

D'Emory à Boston-Bar, 28 milles.

Ce contrat comprend des travaux situés le long de l'estuaire de la rivière Fraser; les rampes sont généralement longues et rocheuses, et l'on y compte de nombreux caps. La partie principale des travaux sur cette section consiste à améliorer les pentes, à enlever les roches dangereuses, à débarrasser d'arbres les pentes et les caps, et à enlever des coupes dans le roc et des caps les parties de sol et autres matières qui seraient sujettes à s'en détacher. C'est ce qui a été bien fait; en conséquence, il y a maintenant bien peu d'éboulis de roches ou de pierres détachées venant encombrer la voie.

Sur plusieurs points on a protégé la berge de la rivière par des murs en moellons ou de rocaille.

On a pratiqué sur cette section sept coupes au moyen de la pelle à vapeur, ce qui a permis d'améliorer les pentes à ces endroits et de se procurer les matériaux destinés à remplir l'espace entre les chevalets. A chacune de ces coupes on a changé les rails de position et redressé la ligne. Sur cette section également on a fait quelques autres changements à la direction de la ligne.

Dans cette section il y avait plusieurs ponts en bois sur chevalets, du genre désigné sous le nom de "grasshopper", dont dix-sept ont été remplacés par des murs de soutènement en maçonnerie jusqu'au niveau des rails. De plus, on a remplacé quarante ponts sur chevalets par des remblais solides en terre.

On avait rempli l'espace couvert par les ponts en chevalets n^{os} 280, 285 et 325, mais la crue des eaux de l'année dernière a enlevé les remblais, et sur ces points la voie repose sur les chevalets. A l'ouvrage 325 on avait construit une muraille de pierres sèches à 70 pieds au-dessous de la voie, et le reste du remplissage se composait de roches, superposées avec soin, mais le tout fut détruit par l'eau.

Les aqueducs dans les nouveaux remblais sur cette section se composent généralement de tubes en fer mesurant de 18 à 36 pouces de diamètre, posés avec joints cimentés. Dans quelques cas on a construit des aqueducs carrés en pierre. Il y a trois ponceaux arqués en pierre : un au creek Gordon, ayant 12 pieds d'ouverture; un au creek du Moulin, avec 14 pieds d'ouverture, et un au creek Chapman, avec 8 pieds d'ouverture.

A la rivière Spuzzum on a remplacé le vieux pont en bois par un pont en acier à trois arches avec piles et culées en maçonnerie. L'arche du centre est de 150 pieds portée par une travée "Pratt", les deux autres sont portées par des fermes d'assemblage de 40 pieds de longueur.

Au creek Tale le pont qu'on a bâti se compose de poutres à armature en acier, couvrant une ouverture de 60 pieds et s'appuyant sur des culées en maçonnerie.

Au creek de White, les cinq travées Howe au-dessus de l'ouverture de 100 pieds ont été remplacées par cinq travées en acier rivées, qui s'appuient sur les vieilles piles en bois, dont on a augmenté la solidité.

A l'ouvrage 330, on a de même remplacé la vieille travée Howe par une structure en acier, couvrant une ouverture de 100 pieds et reposant sur deux piles en maçonnerie.

Au creek Skuzzy, où se trouve l'ouvrage 351, on a construit une travée en acier avec assemblage à boulons, mesurant 125 pieds et s'appuyant sur deux piles en maçonnerie.

Les approches des trois derniers ponts sont encore sur les anciens chevalets.

La somme adjugée pour ce contrat est presque épuisée. Il y a encore quelques travaux à faire à l'ouvrage 340 et quelques talus à parfaire.

CONTRAT 61.

De Boston-Bar à Lytton, 30 milles.

Dans cette section, les berges sont généralement d'une substance bien moins compacte que sur la section précédente, et l'on a eu généralement recours à des coupes à la pelle à vapeur pour effectuer l'adoucissement des pentes.

Dans cette section, les pelles à vapeur ont travaillé à vingt-sept endroits différents et ont enlevé de fortes quantités de matériaux dont on s'est servi pour remplir l'espace entre les chevalets.

On a rempli l'espace entre vingt-huit chevalets sur cette section; treize ont été remplacés par des murs de soutènement destinés à retenir le remblai, et l'espace entre six autres est en partie rempli.

A la rivière au Saumon, ouvrage n^o 382, on a construit un pont en acier se composant d'une travée à arche au-dessus d'une ouverture de 275 pieds, et de trois

travées, mesurant cinquante pieds chacune, avec piles et culées en forte maçonnerie. Ce pont présente une très belle apparence.

Au creek Skow Wash on a construit trois travées en acier, de 100 pieds chacune, avec deux piles en maçonnerie de vingt pieds de hauteur et des culées sur pilotis.

Dans cette section il y a encore douze ponts sur chevalets à remplir.

Dans ce contrat, la plupart des ponts sur chevalets sont considérables, et on a pourvu au passage de l'eau au moyen d'aqueducs en maçonnerie ou de tuyaux en fer. A l'ouvrage n° 372, il y a un ponceau à arc en maçonnerie, mesurant douze pieds, et à l'ouvrage n° 374, un ponceau similaire, mesurant huit pieds. A l'ouvrage n° 405, creek Quoi-Eek, on travaille à la construction d'un grand ponceau à arc mesurant vingt-cinq pieds.

On a considérablement amélioré les pentes le long de cette section; on a enlevé les roches et les arbres, et adouci les pentes. Sur plusieurs points, on a changé quelque peu la direction de la ligne, soit pour l'éloigner du pied de la pente, soit pour diminuer les courbes.

On a construit un certain nombre de murailles en pierres sèches afin de protéger le pied de la berge contre les dommages que pourrait causer la rivière. Le talus de ces murailles varie de six à douze pouces au pied. Elles se maintiennent bien et résistent à la poussée des terres sans effort apparent. A l'ouvrage n° 417 on a construit l'une de ces murailles avec un fruit de 8 pouces au pied et 85 pieds de hauteur pour appuyer le pied du remblai.

On a réparé l'année dernière le pont construit sur la rivière Fraser à Cisco, remplacé les rivets lâches, etc. De plus, on a peinturé ce pont en blanc, ce qui est la couleur adoptée pour les constructions en acier qui se trouvent dans cette division.

Il reste peu d'ouvrage à faire en rapport avec ce contrat. Il y a un peu de dernière main à mettre aux talus et une forte coupe à faire avec la pelle dans les pentes sablonneuses élevées de la barre de Kanaka.

CONTRAT 62.

De Lytton à Junction Flat, 28 milles.

Les améliorations les plus importantes sur cette section ont été les changements apportés à la direction de la ligne. Telle que construite d'abord, la ligne était très courbée, mais elle a été beaucoup améliorée et les courbes de beaucoup diminuées.

On a pratiqué à vingt-trois différents endroits des coupes au moyen de la pelle à vapeur. A chacune de ces coupes on a changé la ligne; on a aussi fait des changements à plusieurs autres endroits.

Les principaux de ces changements sont les suivants:—

A un mille à l'est de Lytton, une pelle à vapeur a fait une longue coupe, et la ligne a été redressée sur un parcours d'environ 1,800 pieds, en suivant une tangente de cette longueur au lieu d'une ligne contenant trois courbes. On a pu ainsi placer la ligne sur un terrain solide et mettre de côté plusieurs chevalets, des ponts et des coffrages en bois.

A la station 1378, la ligne a été reculée sur un terrain solide sur un parcours d'environ 1,000 pieds, et par là évite deux courbes.

A l'est de Gladwin, par suite d'un changement opéré, on évitera quatre ou cinq courbes.

Entre les ouvrages nos 535 et 542, on a pratiqué avec la pelle à vapeur une coupe considérable, ce qui a permis de diriger la voie en droite ligne sur un parcours de 3,000 pieds et d'éviter quatre courbes de 1,200 pieds de longueur.

A l'est de Drynoch, l'alignement a été changé sur un parcours d'environ un mille, mettant par là de côté plusieurs courbes doubles.

A travers la Fondrière de Drynoch, on a pratiqué avec la pelle à vapeur une forte coupe et changé la voie sur un parcours de près d'un mille, ce qui a per-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

mis de diminuer la plupart des courbes et d'en éviter une de 8 degrés. Là où il y avait un éboulis de terre, la ligne a été reculée et exhaussée, afin de remédier au tassement qui s'y produit.

A plusieurs autres points on a fait d'autres changements moindres dans l'alignement, en diminuant les courbes ou les faisant disparaître, augmentant la longueur des tangentes, ou plaçant la voie en position plus sûre. On s'est appliqué surtout à faire disparaître autant que possible les courbes doubles.

Sur cette section, on a rempli 100 chevalets, et en partie 13 autres, ce qui en laisse 43 à remplir.

On a pourvu au passage de l'eau à travers les nouveaux remblais au moyen d'aqueducs en maçonnerie ou en boîtes de cèdre, ou de drains en moellons. On a construit un grand nombre de ces drains dans cette section. Ils sont bien utiles là où une faible quantité d'eau doit passer, mais ils ne sont pas efficaces là où un flot soudain peut se produire: Il y a déjà eu plusieurs affouillements.

En 1891, on a construit sur cette section plusieurs murs de soutènement en béton pour remplacer des coffrages. Ces murs ont bien rempli leur but, mais depuis lors on n'en a plus construit, vu que l'on trouve les murs en maçonnerie coûtent moins cher.

On a construit sur cette section plusieurs murs de soutènement en maçonnerie. Quelques-uns vont jusqu'au niveau de la voie, mais la plupart ne s'élèvent pas jusqu'à ce point. Ils servent à donner de la stabilité à la partie inférieure du remblai et à diminuer la quantité du remplissage à faire.

Le long du pied du remblai à l'est du creek Nicomen, on a construit un mur en cailloux qui est long de 1,500 pieds. A un endroit il a été affouillé, et l'on y a construit un mur en maçonnerie, mais le reste a bien résisté.

Le long de cette section on a diminué de beaucoup les pentes, mais il y a encore beaucoup d'ouvrage à faire, car on a à peine touché à quelques-uns des travaux mentionnés dans l'adjudication.

CONTRAT 63.

De Junction Flat à Savonas, 40 milles.

Il a été fait peu d'ouvrage sur ce contrat.

On a pratiqué trois coupes au moyen de la pelle à vapeur; l'une d'elles, à la station 1049, a été très forte et dans une haute colline de glaise et de gravier.

On a rempli cinq ports sur chevalets, et commencé à en remplir 14 autres.

A la colline de pierre à chaux, stations 43 à 52, on a enlevé une forte quantité de pierre et redressé la ligne.

A chaque extrémité de cette section, on a fait beaucoup d'ouvrage en corrigeant et réduisant les pentes, mais presque rien vers le milieu. Le gros de l'ouvrage de ce contrat reste à faire.

On a construit un certain nombre d'aqueducs au moyen de tuyaux de grès, de 24 pouces de diamètre, avec joints cimentés en maçonnerie. C'est la première fois que nous essayons ces tuyaux, sur cette section, et il n'y a pas assez longtemps qu'ils sont posés pour se former une idée du résultat futur.

A l'ouest du contrat 60, entre Emory et Port-Moody, il y a eu remplissage en plusieurs endroits. Les deux ponts sur le creek Ruby et la rivière Coquitlam ont été remplacés par des constructions en acier s'appuyant sur des piles et des culées en maçonnerie, et à la rivière Pitt et à la rivière Harrison on a érigé des travées pivotantes, de 50 pieds.

Il est résulté pour la ligne de grandes améliorations par suite de l'ouvrage exécuté le long des sections portées à l'adjudication. Partout l'ouvrage est bien fait, et l'on exerce beaucoup de tact dans le choix des méthodes qui régissent l'ouvrage.

La pierre employée dans les murs de soutènement, les piles des ponts, les pontceaux arqués ou aqueducs, est de la syénite grise, très dure et de bon clivage. C'est une excellente pierre, et comme on l'emploie généralement en blocs de fortes dimensions, elle produit des ouvrages de très grande solidité. On la tire des carrières de

la montagne de l'Oiseau-de-Mer et du camp 16. Sur le contrat 62, on a construit quelques murs en basalte rouge. Toute la maçonnerie se fait par assises irrégulières de moëllons ; il y a bien peu de taille.

Le ciment dont on s'est servi jusqu'à cette année était le ciment anglais de Portland. Cette année la compagnie se sert d'un ciment fabriqué à leur manufacture à Vancouver, lequel durcit bien et donne satisfaction.

Sur le contrat 60, en quelques endroits, le roc sur lequel repose les murs semble se désagréger par suite des effets de la température. En ces endroits on a étayé les murs et protégé les fondations.

A deux ouvrages, 316 et 374, le remplissage s'est fait par le procédé hydraulique. Par ce procédé, les matériaux sont maniés à peu de frais, mais les précautions à prendre pour retenir les matériaux dans le remblai sont dispendieuses, ce qui augmente de beaucoup le coût du remplissage.

Dans l'énumération des chevalets et constructions mentionnés plus haut, je n'ai pas compris les petits ponceaux, lesquels sont tous en bois et très nombreux.

Par suite de l'élévation exceptionnelle de l'eau l'année dernière, elle a passé par-dessus les ouvrages en pierre destinés à protéger le remblai et causé beaucoup de dommage. En plusieurs endroits le remblai a été rompu et la voie entraînée, ce qui a eu lieu surtout le long de la rivière Thompson, sur les contrats 62 et 63. On a réparé ces dommages en construisant des coffrages dans la rivière, au pied de la berge, jusqu'à la marque de l'eau haute, avec remplissage en arrière. Il y a de ces coffrages qui sont très longs. A l'est de la rivière Nicola, à un seul endroit, le coffrage est long de 1,200 pieds, celui du garage Thompson est de 1,600 pieds, et à la borne milliaire 192, il est de 1,200 pieds. Ce coffrage est fait en cèdre rond, chargé de pierre, et offre une protection à la fois efficace et peu dispendieuse pour la voie.

Depuis le garage de Basque jusqu'au tunnel, une distance de 3 milles, la voie s'affaisse sur certains points et se rapproche de la rivière, et on est obligé de la ramener en place continuellement soit à un point soit à un autre. A l'ouest du tunnel, on a changé l'alignement sur un parcours d'environ 1,800 pieds, la voie ayant été refaite à 200 pieds en dedans de la ligne première.

Les ponts en bois qui existent encore ont dû presque tous être supportés par des chevalets, afin de diminuer l'effet de la pesanteur sur les semelles. On a renouvelé en partie, de temps à autre, les anciens chevalets, afin de les tenir en bon ordre.

La somme déterminée par l'adjudication sera pratiquement épuisée l'année prochaine. Les travaux sont tous bien avancés, et une autre saison devrait suffire pour les terminer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. J. DESBARATS,

Ingénieur-inspecteur.

M. COLLINGWOOD SCREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE N^o 7

CANAL DU SAUT SAINTE-MARIE.

SAUT-SAINTE-MARIE, ONT., 5 octobre 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de construction du canal du Saut-Sainte-Marie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

A la fin du dernier exercice l'on avait construit les murailles de l'écluse, presque terminé les ponceaux et enlevé la principale portion de l'excavation pour le canal et les entrées, mais il restait encore beaucoup à faire pour la pose du mécanisme faisant fonctionner les portes d'écluse et les vannes, pour exhausser et pendre les portes, creuser les grandes digues nécessaires à la construction de l'écluse et du canal, et terminer les nombreux détails d'une entreprise de cette importance.

Les constructions étant à la veille d'être terminées l'on diminua autant que possible la grandeur des barrages pour sauver du temps; cependant il fallut cesser cela peu après, car il y avait une fissure découverte dans cette formation de rochers par couches, à peu près à 40 pieds en amont de la digue d'en haut, et une grande quantité d'eau traversait les couches de roches au-dessus de la digue et se répandait sur les constructions, ce qui à un moment a causé bien des embarras et de l'anxiété.

Le 24 septembre 1894 l'eau a été mise dans le bief inférieur, et les portes d'écluses, qu'on avait construites sur le plancher de l'écluse, ont été rapidement levées et pendues au moyen d'un ponton flottant préparé pour cette fin. Le 10 octobre les portes inférieures étant posées l'eau fut lâchée dans le bief supérieur et les deux barrages furent dragués aussi rapidement que possible, mais comme la partie inférieure de ces digues se composait de rochers, le travail s'en est trouvé considérablement retardé. C'est une chose dont on doit se féliciter que pour une construction de cette importance, faite aussi rapidement, il n'y a pas eu de fuite dont il vaille la peine de parler lorsque l'eau y fut mise, et les entrepreneurs méritent de grandes louanges pour les matériaux et la main-d'œuvre qu'ils ont invariablement employés.

Il a été posé un tuyau de 6 pieds 8 pouces (diamètre à l'intérieur) pour fournir la force motrice au mécanisme. Ce tuyau se trouve en arrière du mur nord de l'écluse jusqu'en deçà de 70 pieds à peu près de la station de force motrice, puis se divisant en deux tuyaux de cinq pieds, se rend dans la station de force motrice et se relie aux turbines, qui peuvent fonctionner séparément ou ensemble, selon qu'on le désire. Deux tuyaux de décharge de cinq pieds transportent l'eau à partir de la station de force motrice jusqu'au canal situé immédiatement en aval de l'écluse.

On a installé un outillage à l'électricité pour faire fonctionner les portes et vannes, d'écluse, afin d'éviter les embarras et les retards de la force motrice hydraulique pendant les froids et pour éclairer le canal. La force qui meut le générateur s'obtient au moyen de deux turbines horizontales de 45 pouces et de la force de 150 chevaux que l'on emploie aussi afin de pomper l'eau de l'écluse au besoin en les reliant à deux pompes centrifuges de 20 pouces, de la capacité de 16,000 gallons à la minute chacune, et qui vident l'écluse dans sept heures à peu près. Une troisième turbine (horizontale, de 13 pouces) qui peut être mue par l'un ou l'autre des tuyaux de conduite a été également installée et elle servira à faire fonctionner une dynamo 3 K. W. fournissant la lumière dans le bâtiment.

L'appareil d'éclairage posé consiste en une machine à arc en bois de 40 lumières 9½ ampères qui alimente actuellement 33 lampes à arc de la force de 2,000 bougies chacune placées à distance le long des deux côtés du canal, avec réserves pour lumières additionnels quand les jetées de l'entrée seront terminées et pour les feux d'alignement aux deux entrées.

Trois des cinq paires de portes d'écluse ainsi que deux jeux de vannes fonctionnent à l'électricité au moyen de cinq moteurs de la force de 25 chevaux placés de chaque côté de l'écluse avec câbles submergés fortement attachés qui conduisent

les circuits de l'autre côté du canal. On s'est procuré une paire de ces portes pour le cas où il surviendrait quelque accident aux portes principales d'aval, et l'on a pris les mêmes précautions pour les portes principales d'amont en accordant un contrat à MM. J. et R. Miller pour la construction d'un jeu de rechange, lequel sera bientôt terminé. Les deux autres paires de portes sont des portes auxiliaires, dont on se sert seulement quand l'on veut pomper l'eau de l'écluse, et elles fonctionnent au moyen de treuils à bras qui ont été fournis.

Les murs du prisme dont la partie inférieure jusqu'à six pouces au-dessous de l'eau basse se composait d'un coffrage construit en hiver, nous ont causé beaucoup d'embarras, et au printemps, quand le sol a dégelé, les murs ont tombé à certains endroits à cause de la matière molle qu'il y avait en-dessous. L'on y a construit un entretoisement et l'espace entre celui-ci et le rocher a été rempli de béton, ce qui a arrêté tout nouveau mouvement, ainsi que protégé la face du rocher, lequel se compose d'un grès stratifié, quelquefois friable et pourri, avec lits d'argile de plus d'un pied d'épaisseur quelquefois entre les strates, et souvent les couches de roc sont très minces, de sorte que l'eau des bateaux traversant l'écluse aurait, avec le temps, endommagé les fondations du mur. Sur le sommet de ce coffrage on a construit un mur à rangs parallèles très solide, composé de gros blocs de pierres noyés dans le ciment naturel et jointoyés au moyen de ciment de Portland, assis sur un plancher de bois au-dessous du niveau de l'eau afin d'empêcher tout tassement inégal, et le résultat obtenu a été très satisfaisant.

Les jetées en coffrage des chenaux d'entrée sont maintenant pratiquement terminés. La longueur de celle de l'entrée d'aval est de 1,260 pieds du côté nord et de 930 du côté sud, et de celle de l'entrée d'amont, 450 pieds du côté nord et 1,250 pieds du côté sud. Nous avons ainsi une étendue de docks raisonnable, et l'on croit que cela suffira pour le moment.

On a continué sans interruption le dragage et le nettoyage des abords du canal, et ces travaux sont maintenant pratiquement terminés, sauf qu'il reste à retirer quelques cailloux qui ne nuisent pas, il est vrai, à la navigation actuelle de la rivière Sainte-Marie, mais nuiront plus tard quand on aura terminé le dragage poursuivi actuellement au campement du Marin (*Sailor's encampment*), et cela forme partie des entreprises. Ces cailloux, qui sont très nombreux et souvent de très forte dimension, ont causé beaucoup d'embarras et de retards; il faut des plongeurs pour les enlever, et quelquefois il est nécessaire de les faire sauter avec la poudre. Les deux chenaux d'entrée ont été bien marqués au moyen de longues bouées-espars assujetties par de pesantes ancrs en pierres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM CRAWFORD,

Ingénieur dirigeant.

A. M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

COTEAU-LANDING, P.-Q., 23 août 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant:

La valeur totale de la construction de ce canal aux prix d'entreprise est d'environ \$3,500,000.

La liste ci-jointe donne les noms des entrepreneurs et les dates des différents contrats.

Sections nos 1 et 2.	Archibald Stewart.....	24 sept. 1892
do	3. J. et M. O'Leary.....	27 mars 1893
do	4, 5, 6 et 7. George Goodwin.....	9 mai 1893
do	8. Charles H. Raynor.....	29 déc. 1892

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Section numéro	9. Randolph Macdonald.....	30 janv. 1893
do	10. Rogers et Taylor.....	24 déc. 1892
do	11. Geo. Goodwin, Thomas Feeney Poupore et Fraser.....	11 mai 1892
do	12. O'Brien et Fils, Geo. Goodwin.....	9 mai 1893
do	13. Randolph Macdonald.....	24 sept. 1892

Ces contrats ne comprennent pas le coût du ciment, la superstructure des ponts, les portes d'écluses et leur mécanisme, ou le bâtiment des machines et l'appareil électrique pour l'exploitation du canal.

(Voir pour la description de la ligne en voie de construction mes rapports en date du 5 novembre 1892, du 4 octobre 1893 et du 18 août 1894.)

L'état actuel des constructions peut se décrire brièvement comme suit:—

SECTIONS N^{os} 1 ET 2.

Le travail sur ces sections a commencé en 1892. Le 30 juin dernier l'on avait enlevé environ 200,000 verges cubes de terre et 35,000 de rocher. L'on a empiilé à la carrière de Rockland 12,500 verges cubes de pierre taillée et 25,000 verges cubes de blocaille. On n'a cependant pas commencé encore à livrer ces matériaux sur les sections, où il faudra construire environ 100,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres. J'ai soumis en janvier la proposition de réduire le nombre des écluses à l'extrémité des Cascades de quatre à trois: les chutes devant être de 23½ au lieu de 17½ pieds chacun. Ce changement a été approuvé et sera mis à exécution. A moins qu'on ne poursuive activement les travaux dans cette partie, l'achèvement du canal en sera de beaucoup retardé.

SECTION N^o 3.

Les deux tiers environ (400,000 verges cubes) de l'excavation de cette section sont faits. On pourra facilement terminer l'ouvrage, y compris la construction du pont du chemin de Saint-Antoine, en 1896.

SECTIONS N^{os} 4, 5, 6 ET 7.

Ces sections ont été réunies dans une seule entreprise pour les raisons mentionnées dans mon dernier rapport. On avait enlevé plus d'un million de verges de terre à la fin de 1894. Cela comprenait la partie de surface de l'excavation, et cette terre a été transportée pour former les berges du canal. Le million de verges qui reste se compose en grande partie d'une argile blanche qu'il faudra transporter à une grande distance. L'entrepreneur a pratiquement abandonné l'ouvrage après en avoir fait la partie la plus facile; de plus, aucune pierre n'a été livrée ni préparée pour la section n^o 4, où il y aura à construire une écluse, des portes auxiliaires, un déversoir régulateur, etc., soit en tout à peu près 40,000 verges cubes de maçonnerie.

SECTION N^o 8.

Le travail se poursuit activement sur cette section, dont une grande partie se compose d'une forte argile de couleur bleue. La quantité de terre enlevée le 30 juin était de 433,174 verges cubes. Tous les dix tuyaux d'un pied de l'aqueduc à la Graisse avaient été posés l'automne dernier et en partie bétonnés. Ces tuyaux ont été endommagés par la glace pendant l'hiver, mais on les a depuis raccordés au moyen de cornières et de boulons afin d'en faire un ouvrage solide et durable. Le bétonnage du ponceau est à se faire actuellement, et le tout sera terminé pendant la saison courante.

SECTION N^o 9.

L'excavation se continue par le dragage décrit dans mon dernier rapport. A la fin de l'exercice on avait enlevé 338,000 verges cubes.

SECTION N^o 10.

Le ponceau de la rivière Rouge est terminé et l'on est à former au-dessus les bords du canal. La construction des fondations en pierres perdues des côtés du chenal

de dérivation avancée. L'enlèvement de la terre se fait lentement, mais tout le travail sur cette section peut être terminé dans le cours de la prochaine saison.

SECTION N^o 11.

L'ouvrage sur cette section avait d'abord été donné à l'entreprise à M. George Goodwin, puis transféré à Thomas Feeney ; il est maintenant confié à MM. Poupore et Fraser. Les tuyaux du ponceau Delisle ont été posés et bétonnés. Cette structure, de même que le pont à l'extrémité nord, seront probablement terminés cet automne, mais le travail en général sur cette section n'avance pas d'une manière satisfaisante.

SECTION N^o 12.

Rien n'a été fait sur cette section depuis l'automne de 1893, quand George Goodwin a abandonné le travail.

SECTION N^o 13.

Les coffrages du côté nord de l'entrée au lac Saint-François ont tous été placés et l'on a construit une partie du mur en béton. Les coffrages ainsi que le mur du côté sud sont en voie de construction. Le pont tournant du chemin de fer Canada-Atlantique sur ce canal est terminé et en usage. L'avancement de l'excavation est lent, mais la matière à enlever est dure.

Sur un total d'environ 6 $\frac{1}{2}$ millions de verges de terre il en avait été enlevé à peu près 3 $\frac{1}{2}$ millions le 30 juin dernier. On a aussi creusé 9,200 verges cubes de roc. Quant à la maçonnerie et au bétonnage, s'élevant à environ 200,000 verges cubes, il en avait été fait 11,250 verges cubes. Les quantités de terre et de roc dans chaque entreprise sont approximativement comme suit :—

Sections nos		Verges cubes.	Valeur aux prix d'entreprise.
1 et 2,	au 30 juin 1895	236,700	} \$967,712.
do	3, au 30 juin 1895.....	401,000	
do	4, 5, 6 et 7, au 30 juin 1895.....	1,059,713	
do	8, au 30 juin 1895.....	433,174	
do	9 do	338,800	
do	10 do	321,350	
do	11 do	264,084	
do	12 do	152,987	
do	13 do	466,025	
		<u>3,673,833</u>	

Le sommaire des estimations mensuelles sur chaque section le 30 juin 1895 est le suivant :—

		Ouvrage fait.	Matériaux livrés ou préparés.	Totaux.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.
Nos	1 et 2.... Archibald Stewart.....	123,723 35	185,697 00	309,420 35
do	3.... J. et M. O'Leary.....	82,235 76	40,275 00	122,510 76
do	4, 5, 6 et 7.... George Goodwin.....	278,384 35	1,368 00	279,752 35
do	8.... Charles H. Raynor.....	129,382 81	12,162 40	141,545 21
do	9.... Randolph Macdonald.....	66,704 50	8,412 50	75,117 00
do	10.... Rogers et Taylor.....	129,651 40	15,842 50	145,493 90
do	11.... Poupore et Fraser.....	152,581 75	10,549 00	163,130 75
do	12.... George Goodwin.....	37,973 92	238 50	38,211 52
do	13.... Randolph Macdonald.....	186,055 50	54,347 50	240,403 00
Totaux		1,186,692 44	328,892 40	1,515,584 84

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il y a quelque temps l'on a établi à ce bureau un système pour éprouver rapidement le ciment et on ne manque pas de s'assurer de la valeur de ce matériel avant d'en permettre l'emploi dans la construction. Les résultats ont été tout à fait satisfaisants. Les contrats donnés à l'entreprise jusqu'à présent sont les suivants:—

1. Francis Hyde et C^{ie}, Montréal, 5,092 barils.
2. C. I. de Sola, Montréal, 15,000 barils.
3. Belhouse, Dillon et C^{ie}, Montréal, 25,000 barils.

Les marques sont "White Frères", "Josson", et "Condor". Les deux derniers sont des ciments de Belgique de qualité excellente. Le 30 juin dernier on avait livré un total de 21,309 barils—11,466 avaient été employés dans la construction—et il en restait à cette date 9,843 barils. La livraison se continue.

Le brief état qui précède indique qu'en somme la construction avance lentement. Il faudra maintenant faire de grands efforts si l'on veut ouvrir le canal au printemps de 1898. En réalité il ne se fait rien sur la section 12, où il y aura à creuser environ 100,000 verges cubes de roc. Sur les sections 4, 5, 6 et 7 le creusement dans la terre est pratiquement arrêté, tandis que sur les sections n^{os} 1, 2 et 4, où l'on devra construire à peu près 140,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres, il n'en a pas encore été fait une verge.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS MONRO, M.I.C.,
Ingénieur, canal de Soulanges.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux, Ottawa.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DE LA PROVINCE DE QUÉBEC,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 26 août 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport sur les canaux dont j'ai la charge, pour l'exercice expiré au 30 juin 1895. Les opérations de l'année ont été très satisfaisantes, et la circulation n'a subi que quelques retards insignifiants.

Les dates de clôture et d'ouverture de la navigation sont données au tableau qui suit:—

CLÔTURE ET OUVERTURE DE LA NAVIGATION.

	Clôture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	30 nov. 1894.	30 avril, 1895
Canal de Beauharnois.....	30 "	1er mai "
Écluse de Sainte-Anne.....	25 "	27 avril "
Canaux de Carillon et Grenville.	30 "	29 avril "
Canal Chambly..	30 "	1er mai "
Écluse de Saint-Ours....	26 "	15 avril "

Je ne parlerai ici que des plus importants travaux de réparation exécutés sur chacun des canaux ci-dessus, le détail des réparations courantes n'ayant aucun intérêt pour le public.

CANAL LACHINE.

RÉPARATIONS.

Parmi les réparations les plus importantes exécutées au cours de l'exercice, on peut mentionner les suivantes :

Le canal a été tenu à sec du 13 au 30 avril. Durant cette période, on a réparé l'encheuillage en maçonnerie de l'ancienne écluse n° 3, renouvelé le plancher en chêne du déversoir de la Côte Saint-Paul, reconstruit les murs de revêtement sur divers points des levées, enlevé un bon nombre de gros cailloux qui gisaient dans le canal entre l'écluse n° 2 et le bassin Wellington, et réuni en état toutes les manœuvres des écluses, etc.

Au commencement de l'été, la rue des Moulins (*Mill Street*) a subi des réparations considérables : la chaussée a été soigneusement nettoyée et l'on y a déposé une forte couche de scories de forge qui a suffi pour le reste de la saison.

On a aussi réparé une portion du brise-glace qui forme la tête de la jetée de Lachine. Les planches en épinière rouge qui protègent le coffrage ont été changées de bout de manière à amener au-dessus de la ligne d'eau la partie encore saine, et le plancher en chêne de la jetée a été renouvelé sur une certaine distance. On a également déposé une grande quantité de pierre et de terre en divers points de la jetée où le remplissage s'était affaissé. Enfin il a fallu renouveler l'un des jeux de poutrelles du déversoir d'alimentation de Lachine.

REVENU.

Sous ce titre j'ai à consigner certains travaux assez importants, savoir : le remaniement du moulin en pierre acheté de MM. W. et G.-H. Tate, qu'il s'agit de convertir en une station électrique ; la construction de nouveaux magasins et ateliers et le nettoyage de la cour y attenante, où l'on avait laissé accumuler depuis des années des matériaux et des rebuts de toute nature.

Les travaux à faire au moulin ont été commencés au printemps. Ce bâtiment a 60 x 50 pieds et deux étages. Sur plusieurs points les murs étaient près de crouler. On les a remis à neuf et l'on a renouvelé les encadrements, les portes et les croisées. À l'intérieur la vieille charpente en bois a été remplacée par une forte charpente en fer pour laquelle on a utilisé les matériaux tirés de l'ancien pont de la rue Wellington. Les murs ont été revêtus à l'extérieur d'une couche de ciment de Portland et lavés à la chaux à l'intérieur, après avoir été soigneusement rejointoyés.

Au moment où le canal était à sec on a fait l'examen du coursier du moulin. Ce coursier est dans un état dangereux ; on l'a réparé tant bien que mal, mais il faudra le reconstruire au printemps prochain.

On a conservé le moulin à scie qui occupe l'extrémité est de la bâtisse. On le remet en état à l'heure où j'écris. C'est le complément indispensable de nos ateliers.

Dans la cour, sur la rue Mill, on a construit deux hangars de 80 x 32 pieds destinés à remiser du bois, des grues volantes, nos machines à vapeur, etc. Les matériaux provenant de la démolition des vieilles bâtisses ont été utilisés dans la construction des nouveaux bâtiments. Ces hangars sont recouverts en tôle sur toutes les faces.

Il a fallu acheter une certaine quantité de matériaux divers pour parfaire les autres constructions, à savoir : trois remises, un atelier de forge, une écurie et des magasins pour les matériaux. Ces magasins, au nombre de trois, sont construits en briques, sur fondations en pierre et ont deux étages. Au-dessus de celui du milieu est un logement pour le gardien.

Une double rangée de tuyaux en terre cuite vitrifiée pourvoit à l'écoulement des eaux dans la cour des ateliers ; cette cour elle-même a été nivelée et le terrain recouvert d'une couche de cendre qui a été aplanie à l'aide d'un rouleau très pesant. Les nouvelles constructions ont été disposées de telle sorte que, en cas d'incendie dans l'une d'elles, les autres peuvent être facilement protégées. Toutefois, pour plus de sûreté, il serait bon d'établir une borne-fontaine au milieu de la cour.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les ateliers pour la charpente et pour le travail du fer ont été remis en état en attendant d'être reconstruits sur une plus grande échelle et dans un endroit plus propice aux besoins du canal.

CAPITAL.

Dragage à 2 pieds entre les écluses nos 2 et 3.

Ce travail a été repris au commencement de la saison avec les deux dragues du canal ; mais au bout d'un mois la drague n° 1, qui date de quarante ans, faisait tellement d'eau qu'il a fallu la mettre de côté et continuer l'ouvrage avec une seule.

A la fin de la saison le chenal commencé dans le bassin n° 2 avait été notablement élargi, et l'on avait fait une coupe de 45 pieds de large allant du pont Wellington à la rue Montmorency, soit une distance de 1,200 pieds environ.

Le cube de matériaux de dragage ainsi enlevés se chiffre à 56,850 verges cubes. La plus grande partie de ces matériaux a été déposée sur la jetée que les commissaires du havre construisent dans le port de Montréal.

Au cours de l'hiver, et en rapport avec le travail en question, on a construit trois grands chalans et une quarantaine de caisses en chêne pour la manipulation des matériaux de dragage.

Les dépenses, durant l'exercice écoulé, y compris environ \$5,000 pour les chalans et les caisses, se sont élevées à \$21,160, soit une moyenne de 30 centins par verge cube de matériaux enlevés.

Ci-suit un tableau du travail fait par la drague n° 2 durant l'année.

Jours de travail.....	163
Perte de temps, pluie.....	95
" accidents aux machines.....	19
" causée par le remorqueur, la grue à vapeur, le service du canal, etc. "	174
Jours durant lesquels la drague a été employée à d'au- tres travaux.....	5
Nombre de chalans chargés.....	1895
Cube des matériaux enlevés, verges cubes.....	56,850

Chenal du lac Saint-Louis.

Ce chenal aura 300 pieds de largeur au plafond et un mouillage de 16 pieds aux basses eaux.

Le contrat de ces travaux a été accordé à la *Weddell Dredging Co.*, qui s'est mise à l'œuvre le 10 juin dernier.

M. L. S. Pariscau, ingénieur civil, a la charge de ce travail, ainsi que du dragage de la section inférieure du canal.

Creusage du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5.

Le but de ces travaux est d'assurer un mouillage uniforme de 15 pieds dans les divers biefs, suivant le projet primitif. Toutes les écluses, les piles et culées des ponts et les autres travaux d'art ont été établis en prévision de ce mouillage, mais la cuvette n'avait été creusée qu'à 13 pieds au-dessous du plan d'eau.

MM. McNamee et Mann ont signé, le 22 septembre 1894, le contrat pour le creusage à 15 pieds. Ils se sont mis à l'œuvre le 10 mai dernier.

Les matériaux enlevés sont déposés en eau profonde dans le lac Saint-Louis.

Egout de Lachine.

L'égout de Lachine, entrepris par MM. Heney et Borthwick en 1891, a été terminé au cours d'octobre 1894.

Il comprend un canal à ciel ouvert long de 16,700 pieds, continué à sa partie supérieure par un égout en brique de 6,425 pieds de longueur.

Egout de la côte Saint-Paul.

Au sud du canal Lachine se trouvent un certain nombre de fermes où la pente naturelle du sol amenait autrefois les eaux à la rivière Saint-Pierre. Par l'élargissement du canal cet état de choses se trouve changé et les eaux doivent aujourd'hui, pour arriver à la rivière Saint-Pierre, être recueillies dans un égout communiquant avec un siphon renversé passant sous le canal et qui se décharge dans le cours d'eau.

L'égout en question a été fait par contrat passé avec M. Peter Jackson et terminé en août 1894.

M. L. G. Papineau, ingénieur civil, a surveillé l'exécution des travaux mentionnés sous les trois derniers titres.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

RÉPARATIONS.

A l'exception des ponts, tous les travaux d'art de ce canal sont dans un état plus ou moins dangereux. Néanmoins, à force de soins, on y a passé l'année sans accident.

On a, au cours de l'année, construit une porte de rechange pour l'écluse n° 12, et une seconde est actuellement sur le chantier. La grande jetée située en amont de l'écluse de prise d'eau à Valleyfield avait considérablement souffert durant l'hiver. Elle était en partie réparée à la date du 1^{er} juillet.

Deux des quais d'amarrage de l'entrée inférieure ont été emportés par les glaces au commencement de mai. On les reconstruira durant l'été. En démolissant le barrage établi à l'entrée supérieure l'hiver dernier pour la reconstruction du pont tournant et la réparation de l'écluse de prise d'eau, on a mis de côté une grande quantité de pierre qui sera utilisée pour l'empierrement du chemin allant de Valleyfield à Saint-Timothée, côté sud du canal.

La maison du percepteur à Valleyfield a subi des réparations considérables. Quant aux autres bâtisses elles ont été tenues en bon état, ainsi que les ponts, le chemin de halage, les clôtures, les levées, les écluses, etc.

REVENU.

Sous ce titre, j'ai à enregistrer la reconstruction du pont tournant de Valleyfield, les réparations faites aux fondations de l'écluse de prise d'eau, le remplacement du vieux pont de bois jeté sur le Chenal-Perdu à Saint-Timothée par un pont d'acier avec culées en maçonnerie, l'achèvement de l'égout de Bellerive, et l'achat de quelque soixante-dix verges cubes de pierre de taille destinée à réparer les écluses.

Pont tournant de Valleyfield.

Comme on avait à reconstruire le pilier de ce pont, il fallait d'abord mettre les vieux ouvrages à sec. A cet effet on établit un barrage en travers de l'entrée du canal. Ce barrage, long de 150 pieds sur 15 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur, fut fait en coffrage revêtu de palplanches de 3 pouces d'épaisseur. Pour le rendre étanche sans employer une trop grande quantité de terre, on tendit sur la face d'amont une forte toile cousue avec soin. Cette toile, longue de 160 pieds sur 21 pieds de largeur, a coûté \$134. On l'étendit aussi bien que possible au plafond du canal et l'on y déposa une couche de terre de 4 pieds 6 pouces de hauteur maximum. Elle eut l'effet désiré, et il ne se produisit pas une seule voie d'eau durant tout le cours des opérations. Sans cette toile il aurait fallu, au bas mot, 950 verges cubes de terre pour rendre le barrage étanche, au lieu de 100 verges cubes qu'on a employées. Prenant cette terre à 50 centins la verge cube, c'est donc une économie de \$300 environ qu'on a réalisée.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Pilier.—Ce pilier est en maçonnerie d'assises régulières; la pierre employée provient du canal Lachine. Il a la forme d'un tronc de pyramide de 22 pieds de côté à la base et de 20 pieds au sommet, et d'une hauteur d'environ 20 pieds. Le parement est en pierre bouchardée. Il a été réuni au mur de l'écluse par un massif de maçonnerie de 18 pieds de longueur et de construction identique.

Coffrage.—La volée du pont vient s'appuyer sur un ancien coffrage de 60 pieds de long qu'on a dû reconstruire sur une hauteur de 8 pieds à partir du sommet.

Un autre cribwork, long de 38 pieds, a été construit à l'entrée du coursier du déversoir qui s'ouvre à l'amont du pont, du côté sud du canal.

Déversoir d'alimentation.—On a démolé et reconstruit sur une longueur de 20 pieds les deux murs formant l'entrée du coursier de ce déversoir. De petites enclaves ont été ménagées de chaque côté de façon à faciliter l'établissement d'un barrage quand on voudra mettre le déversoir à sec pour réparation.

Superstructure.—Elle est en acier rivée, d'une longueur de 90 pieds et large de 16 pieds 10 pouces, avec une passerelle extérieure de 4 pieds 5 pouces de largeur. Elle a été fournie et mise en place au prix de \$2,000 par MM. A. et E. Loignon, de Montréal.

Fondations de l'écluse de prise d'eau.—Cette écluse n'avait jamais été mise à sec depuis 1843, date de sa construction. Aussi ses fondations étaient-elles en fort mauvais état. Le plancher était criblé de trous, et le corroi autrefois déposé sous les plate-formes des enclaves, ainsi que sous les seuils, avait disparu sur une profondeur de 4 pieds, en sorte que les eaux y avaient un passage libre de bout en bout. Les seuils étaient tellement endommagés que l'un dû être renouvelé entièrement et l'autre en grande partie. Les vides sous les plate-formes furent remplis de corroi fait avec soin, et ceux qui se trouvaient sous les seuils de béton composé d'une partie de ciment de Portland, de 2 parties de sable et de 3 parties de pierre cassée.

Le plancher des deux enclaves et la plate-forme d'aval ont été reconstruits à l'aide de deux rangs de planches de pin de deux pouces d'épaisseur et à joints alternés. Pour exécuter ces travaux il a fallu tenir l'écluse à sec durant tout le mois d'avril.

A cet effet on avait établi à l'aval de l'écluse un barrage en terre, haut de six pieds en son milieu. L'épuisement se faisait au moyen d'une pompe de 6 pouces de diamètre marchant jour et nuit.

Pont du Chenal-Perdu.

Les piles massives du vieux pont de bois construit en cet endroit gênaient considérablement les eaux venant des usines de Valleyfield. En hiver les glaces s'y engorgeaient fréquemment et bloquaient le chenal.

Le nouveau pont n'a qu'une travée. Elle est en acier, longue de 160 pieds, et repose sur deux culées en maçonnerie. Ces culées ont été construites, à forfait, par M. J.-C. Hague. Les piles du vieux pont enlevées, la section d'écoulement s'est trouvée élargie de 104 pieds. La superstructure en acier a été fournie et mise en place par la *Dominian Bridge Co., Ltd.*, au prix de \$2,287.

Egout de Bellerive.

Le 31 août 1894, M. J.-W. Grier signait un contrat pour l'achèvement de cet égout. Il se mit à l'ouvrage sans retard et finissait le travail à la fin de novembre de la même année.

Cet égout est destiné à recueillir les eaux de pluie de la municipalité de Bellerive et d'une partie de la ville de Valleyfield. Il est formé de tuyaux d'argile vitrifiée, posés à une profondeur moyenne de 9 pieds au-dessous de la chaussée. Il a 3,700 pieds de longueur et part de l'extrémité inférieure de la levée qui protège la baie de Valleyfield pour venir tomber dans le Chenal-Perdu.

M. L.-S. Pariseau a eu la direction des travaux ci-dessus.

Pierre pour la réparation d'écluses.

Le contrat pour cette pierre a été donné à M. James Wright. On se proposait de la mettre en œuvre aux cours des dimanches durant les mois de mai et de juin

Mais le canal n'ayant été fermé que de 6 heures du matin à 9 heures du soir le dimanche durant toute la saison, il a été impossible de faire le travail en question cette année.

Tout ce qu'on a pu faire a été de mettre en place quelques-unes de ces pierres aux endroits où le besoin s'en faisait le plus vivement sentir. Le reste sera posé quand le canal sera mis à sec le printemps prochain.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Le travail de réparation le plus important qu'on a fait ici au cours de l'exercice a été le renouvellement du plancher de la grande jetée d'amont de l'écluse. On y a employé environ 60,000 pieds de planche de 3 pouces d'épaisseur.

A part cela on a réparé la maison du perceuteur.

Les murs, les portes et les manœuvres des écluses, les bâtisses, les clôtures, etc., ont été tenus en bon état.

REVENU.

Les \$2,500 votées de ce chef par le Parlement ont été employées à réparer le coffrage de la jetée nord du chenal du sud, de la ligne d'eau au sommet, sur une longueur de 900 pieds environ. Il reste encore 200 pieds à réparer, mais ce travail pourra être fait durant l'année courante à même le fonds d'entretien.

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

RÉPARATIONS.

L'entretien des murs et des portes d'écluse, des ponts, des bâtisses, des murs de soutènement, des levées des deux canaux, des clôtures, etc., a coûté à peu près autant que l'année dernière.

Trois remises destinées à abriter les portes de rechange ont été construites, l'une à Carillon, l'autre à Greece's-Point et la troisième à Grenville. Elles ont 72 x 33 pieds.

Les pompes à feu achetées l'année dernière ont été placées dans de petites remises construites à cet effet, la première à Carillon, l'autre sur le quai de Grenville. Cette dernière a déjà servi, au mois de juin dernier, à prévenir de sérieux dommages au quai.

La jetée d'amarrage formant le côté sud de l'entrée inférieure du canal de Carillon a été reconstruite de la ligne des basses eaux au sommet, et le coffrage a été rempli de pierre aux endroits où le remplissage s'était affaissé. On a également fait des réparations considérables à deux massifs de cribwork de l'entrée supérieure du canal.

Une vieille clôture en bois, qui longeait le canal de Grenville à peu près à mi-chemin entre Grenville et Greece's-Point, a été remplacée par une clôture en fil de fer. Cette clôture a $3\frac{1}{4}$ milles de longueur.

REVENU.

Tranchée remplie de corroi, levée sud du canal de Grenville.

Ce travail avait pour but de rendre étanche une portion de la levée du canal où il se produisait continuellement des voies d'eau dangereuses.

En faisant l'excavation, on constata que la levée n'était faible que sur 600 pieds de longueur, au lieu de 900 pieds comme on le croyait.

Il était impossible de faire l'excavation au moment où le canal était plein. Aussi on se mit à l'œuvre dès la clôture de la navigation, et la tranchée fut remplie à la fin d'avril.

Les terres qu'on trouve dans le voisinage étant de qualité très inférieure, il fallut garnir les deux côtés de la tranchée de planches de 2 pouces d'épaisseur enfoncées à

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

deux pieds en contre-bas du plafond du canal; puis on déposa les terres en couches de peu d'épaisseur; on arrosait et pilonnait avec soin.

La levée est maintenant très étanche et paraît solide.

Pilier du pont tournant de l'écluse de prise d'eau—Grenville.

Comme je le disais l'année dernière, ce pilier, qui formait partie du mur de l'ancienne écluse construite il y a plus de cinquante ans, menaçait de s'écrouler et d'interrompre la circulation. La vieille maçonnerie a été démolie et les fouilles nécessaires ont été faites au cours de l'automne par l'équipe ordinaire du canal sous la surveillance de M. H. G. Stanton. Pendant l'hiver on demanda des soumissions pour la reconstruction du pilier, le département s'engageant à fournir la pierre. Le contrat fut accordé à MM. Stewart et Nicholson le 14 janvier 1895, et les travaux étaient terminées avant l'ouverture de la navigation.

Une partie de la pierre employée provenait du canal Lachine et a été créditée au compte du pont de Wellington, ayant été tirée des anciennes culées de ce pont. Le reste avait été, partie tiré du pilier qu'on venait de démolir et partie acheté l'année dernière en vue des travaux en question.

CANAL DE LA CULBUTE.

Suivant les instructions que vous me donniez dans votre lettre du 2 novembre 1894, ce canal a été définitivement fermé à la fin du même mois.

Le maître-éclusier, ainsi que le gardien du pont du Chapeau, ont été congédiés le 1^{er} décembre, et le pont roulant du Chapeau, après avoir été convenablement réparé, a été transformé en pont fixe.

Au cours de l'hiver dernier, M. H. G. Stanton a exécuté certains relevés relatifs aux réclamations pour prétendus dommages causés aux propriétaires riverains par l'élévation du plan d'eau de l'Ottawa attribuable aux deux barrages du Rocher-Fendu et du Grand-Calumet. Je vous ai adressé deux ou trois rapports sur ces réclamations.

Au mois de février, M. H. G. Stanton reçut l'ordre de procéder à la démolition des barrages en question, qui ne sont plus d'aucune utilité. Il avait à peine commencé ce travail que je reçus instruction de l'arrêter; ce qui fut fait. Il avait alors fait sauter à la mine, sur une soixantaine de pieds de longueur, l'extrémité nord du barrage du Grand-Calumet.

Je n'ai pas encore pu constater l'effet produit par cette brèche sur le reste du barrage ni sur le niveau des eaux à l'amont.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

RÉPARATIONS.

A part l'entretien ordinaire de l'écluse, des quais, des clôtures et des terrains, je n'ai à enregistrer ici rien autre chose que les efforts faits pour protéger la côte sud de l'île en aval du barrage. Les courants créés par ce barrage y produisent constamment des affouillements qu'il s'agit d'empêcher. A cet effet on a déposé cette année, aux endroits voulus, environ 150 verges cubes de petits cailloux qui offrent aux terres une protection efficace.

CANAL CHAMBLY.

Le 10 septembre 1894, la porte d'aval de l'écluse supérieure du canal Chambly a cédé sous la pression des eaux à l'amont. La circulation a été de ce fait suspendue pendant quatorze heures. La porte endommagée a été remplacée par une vieille porte de rechange. On construit ici petit à petit des portes de rechange pour toutes les écluses, afin de se mettre en état de parer à des accidents de cette nature. Toutes les écluses, sauf trois, en sont déjà pourvues.

RÉPARATIONS.

Comme c'est ici l'habitude, on a choisi un dimanche du mois de septembre pour mettre le canal à sec, faire la revue de tous les travaux d'art, et exécuter les réparations nécessaires.

Durant l'hiver, on a reconstruit une portion du mur méridional de l'écluse n° 2, et le déversoir du 5^e mille a été chargé de pierre pour le garantir des effets de la gelée et des hautes eaux. Ce déversoir est dans un état dangereux et devra être reconstruit dans un an ou deux.

On a aussi démoli les anciennes culées des ponts n° 3 et n° 6 et on les a rétablies à neuf en augmentant l'espace entre elles de manière à rendre l'écoulement des eaux plus facile.

Trois ponts construits durant l'hiver ont été mis en place au printemps.

Les quatre syphons renversés établis sous le canal sont en mauvais état et réclament une surveillance continue. Tous les quatre devront être reconstruits sous peu. A l'exception d'un seul, qui est peut-être en pierre, ils sont bâtis en bois et datent de 60 ans environ. Quand on décidera de les refaire, il serait sage, je pense, de remplacer le bois par des tuyaux en fonte.

La drague et la grue à vapeur portées par une même coque dont je parlais dans mon dernier rapport annuel ont été construites au cours de l'année. On s'en est servi au printemps et l'on a constaté qu'elles fonctionnent très bien. Ce double appareil permettra de réaliser une notable économie dans l'entretien du canal. Les machines, la charpente et la menuiserie, tout a été exécuté à nos ateliers de Chambly.

REVENU.

Clôture le long du canal.—Cette clôture a été faite au mois de juin dernier. Durant l'hiver on avait acheté le fil de fer nécessaire et préparé les poteaux aux ateliers. Une bande de terrain d'une largeur moyenne de 9 pieds a été achetée pour élargir le chemin de halage. Dans l'espace ainsi acquis on pourra se procurer environ 1,000 verges cubes de bonne terre qui servira à l'entretien du canal.

Mur de soutènement.—On a construit au cours de l'année 5,550 pieds courants de ce mur. La levée méridionale, sur une distance de près de 10,000 pieds, se dégrade peu à peu, faute d'un mur de soutènement. A la fin de l'exercice de 1895-96, il ne restera plus que quelque 5,000 pieds de ce mur à terminer.

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

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant.

MONSIEUR COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil inférieur de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure), et sur le seuil n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc inférieur.		Ancienne écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1894.	pds pces.	pds pces.	pds pces.	pds pces.
Juillet.....	20 2	17 9	12 8	11 2
Août.....	17 10	16 2	11 2	9 10
Septembre.....	16 5	15 10	10 4	9 10
Octobre.....	17 1	16 0	10 6	9 10
Novembre.....	17 5	16 2	10 9	9 6
Décembre.....	27 0	15 10	10 11	9 0
1895.				
Janvier.....	31 10	26 7	11 10	9 6
Février.....	27 5	23 1	10 6	8 3
Mars.....	24 2	22 0	9 6	7 10
Avril.....	34 6	20 9	13 1	9 2
Mai.....	21 7	19 3	13 0	11 5
Juin.....	19 6	17 5	11 9	10 9

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil inférieur de la nouvelle écluse n° 1 (entrée inférieure), et sur le seuil n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc inférieur.		Nouvelle écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1894.	pds pces.	pds pces.	pds pces.	pds pces.
Juillet.....	22 4	19 11	16 10	15 4
Août.....	20 0	18 4	15 4	14 0
Septembre.....	18 7	18 0	14 6	14 0
October.....	19 3	18 2	14 8	14 1
Novembre.....	19 7	18 4	14 11	13 8
Décembre.....	29 2	18 0	14 8	13 2
1895.				
Janvier.....	34 0	27 11	16 0	13 8
Février.....	29 7	25 3	14 8	12 5
Mars.....	26 8	24 2	13 8	12 0
Avril.....	36 8	22 11	17 3	13 4
Mai.....	23 9	21 5	17 2	15 7
Juin.....	21 8	19 7	15 11	14 11

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil inférieur de l'anciennes écluse n° 6 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 6, seuil inférieur.		Ecluse n° 14, seuil supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
	pds pces.	pds pces.	pds pces.	pds pces.
1894.				
Juillet.....	12 3	10 4	12 6	11 8
Août.....	10 4	9 2	11 10	11 4
Septembre.....	9 3	9 1	11 10	11 4
Octobre.....	9 4	9 1	11 10	10 10
Novembre.....	9 7	9 3	11 10	10 10
Décembre.....	11 8	9 7	12 0	10 2
1895.				
Janvier.....	13 10	11 9	12 0	11 0
Février.....	22 0	12 11	11 11	9 10
Mars.....	18 3	11 0	11 8	10 1
Avril.....	13 7	11 0	12 5	11 6
Mai.....	13 1	11 9	11 8	11 2
Juin.....	12 6	10 2	11 6	11 0

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil inférieur de l'ancienne écluse n° 9 (entrée inférieure), et la nouvelle écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 9, seuil inférieur.		Ecluse n° 1, seuil supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
	pds pces.	pds pces.	pds pces.	pds pces.
1894.				
Juillet.....	11 3	9 3	8 9	7 8
Août.....	9 4	7 9	8 1	7 1
Septembre.....	8 3	7 8	7 9	6 10
Octobre.....	8 7	7 6	8 0	6 8
Novembre.....	10 0	7 7	8 9	7 3
Décembre.....	10 0	8 3	8 3	7 5
1895.				
Janvier.....	9 9	8 5	8 2	7 9
Février.....	10 5	8 9	8 0	7 8
Mars.....	10 10	9 9	8 0	7 8
Avril.....	17 2	11 14	12 0	7 10
Mai.....	15 0	12 9	11 4	9 8
Juin.....	13 0	10 8	10 6	8 9

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'aval et d'amont de l'écluse de Saint-Ours durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 1, buse inférieur.				Ecluse n° 1, buse supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
1894.								
Juillet.....	11	2	8	6	9	9	8	5
Août.....	8	10	7	2	8	7	7	10
Septembre.....	8	1	6	8	8	2	7	1
Octobre.....	8	9	6	9	8	3	7	8
Novembre.....	8	10	7	7	9	3	7	3
Décembre.....	9	6	7	7	9	1	7	11
1895.								
Janvier.....	10	11	8	9	8	8	8	0
Février.....	9	4	8	0	8	5	7	6
Mars.....	10	5	8	6	8	10	7	10
Avril.....	18	6	10	8	14	11	8	11
Mai.....	14	10	12	0	12	6	10	10
Juin.....	12	4	10	0	11	1	9	6

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'aval et d'amont de l'écluse de Carillon durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 1, buse inférieur.				Ecluse n° 2, buse supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
1894.								
Juillet.....	15	7	13	1	16	2	13	3
Août.....	13	1	11	4	13	1	12	0
Septembre.....	11	8	11	3	11	10	11	0
Octobre.....	13	2	11	8	13	3	11	6
Novembre.....	13	8	13	0	14	0	13	2
Décembre.....	13	4	12	9	16	6	13	0
1895.								
Janvier.....	13	4	12	10	17	0	14	0
Février.....	13	3	12	4	14	6	12	3
Mars.....	12	5	11	7	12	3	11	8
Avril.....	17	10	11	10	18	6	12	0
Mai.....	18	8	16	3	20	0	17	2
Juin.....	16	7	14	10	17	5	15	0

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'aval et d'amont des écluses n^{os} 3 et 7 du canal Grenville durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 3, busc inférieur.		Ecluse n° 7, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1894.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
Juillet.....	19 4	15 9	16 6	12 10
Août.....	15 8	13 9	12 9	11 0
Septembre.....	13 9	13 3	11 0	10 2
Octobre.....	16 1	13 10	13 7	10 10
Novembre.....	16 8	16 0	14 4	13 4
Décembre.....	18 3	15 6	13 3	12 8
1895.				
Janvier.....	20 8	18 0	12 8	11 11
Février.....	23 0	20 8	11 9	11 2
Mars.....	22 6	17 0	11 6	10 11
Avril.....	22 9	16 0	19 6	11 6
Mai.....	24 0	20 8	20 6	17 3
Juin.....	21 0	18 0	18 2	16 0

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses d'aval et d'amont de l'écluse de Sainte-Anne durant l'exercice expiré le 30 juin 1895.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.		Ecluse n° 1, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1894.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
Juillet.....	14 3	13 0	17 6	15 2
Août.....	10 11	9 9	11 11	10 7
Septembre.....	10 0	9 9	10 7	10 2
Octobre.....	10 3	9 9	12 0	10 6
Novembre.....	10 7	10 0	12 5	11 10
Décembre.....	11 11	9 10	12 1	11 0
1895.				
Janvier.....	11 11	10 7	11 11	11 2
Février.....	10 11	9 4	11 4	10 7
Mars.....	10 0	9 1	10 8	10 3
Avril.....	13 1	9 10	15 11	10 6
Mai.....	13 1	11 9	16 7	14 7
Juin.....	11 11	10 9	14 10	13 4

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 15 août 1895.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel sur les travaux de ma circonscription pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Ces travaux comprennent le maintien des ouvrages actuellement construits le long de la route entre Trenton et le lac Balsam, et l'arpentage et la construction des divisions Peterborough-Lakefield et Simcoe-Lac-Balsam.

ENTRETIEN.

Sur le bief supérieur, la navigation a été arrêtée le 23 novembre 1894 et rouverte le 26 avril 1895. Sur le bief inférieur, la navigation s'est fermée le 24 novembre et rouverte le 21 avril 1895. Rien n'a arrêté la navigation pendant la saison. Il y a eu assez de profondeur d'eau sur tous les biefs pendant la saison; cette profondeur a été de cinq à sept pieds. On pourrait maintenir cette dernière profondeur au moyen de très peu de dragage et en contrôlant les réservoirs d'amont pour le plus grand avantage de la navigation.

Comme la construction du canal se poursuit, il sera absolument nécessaire que ces réservoirs d'amont tombent sous le contrôle du gouvernement du Dominion. C'est dans ce but que durant l'hiver on a fait un arpentage de tous les réservoirs et barrages de la région septentrionale, ouvrage dont nous parlerons plus amplement plus loin.

Au printemps dernier l'eau a à peine atteint la hauteur moyenne ordinaire à cette saison de l'année.

Le nombre total de passages par les écluses a été de 3,670, ce qui indique une augmentation graduelle persistante du trafic. Toutefois, ce nombre ne représente pas exactement le trafic total du canal, car sur quelques-uns des biefs plus longs, il est des vaisseaux qui, en faisant leur trajet régulier, n'ont à passer par aucune écluse, de sorte qu'il n'en est pas tenu compte.

Au cours de la dernière saison, le nombre des vaisseaux qui naviguent sur ces eaux s'est augmenté de plusieurs. Il y a maintenant vingt-cinq vapeurs naviguant sur le bief supérieur, et sept sur le bief inférieur.

Plus la navigation augmente d'importance, plus il devient difficile d'empêcher que les marchands de bois ne la gêne par le flottage de leur bois en grume. Le ministre des travaux publics s'est imposé une dépense considérable pour faire et entretenir des passages distincts pour le bois afin qu'ils ne gênent par la navigation. Il reste encore des travaux à faire dans ce but.

On éprouve de sérieux embarras par suite de ce que les marchands de bois par le flottage de leurs produits enlèvent sans gêne les bouées placées aux fins de marquer les chenaux. Il faudra faire un exemple de quelques-uns de ces marchands de bois si l'on veut mettre fin à cette pratique dangereuse.

Ce qui suit est une courte description des divers ouvrages avec le travail accompli et les réparations faites.

CHISHOLMS.

A ce poste il y a une écluse de premier ordre et un canal de 2,970 pieds taillé dans le roc. Deux ponts fixes qui traversent le canal empêchent qu'on utilise cette écluse. Quant au canal, on l'a débarassé des pièces de bois calées au fond afin que les bateaux puissent entrer dans le bief supérieur.

CHUTES DE HEELEY.

A ce poste, il y a un barrage plat de 567 pieds avec déversoir et glissoir. On a construit un nouveau déversoir afin de pouvoir mieux contrôler l'eau durant la crue du printemps. Ce barrage est maintenant en excellent ordre et maintient l'eau à une profondeur voulue jusqu'à Hastings, distance de quinze milles.

HASTINGS.

A cette station, les ouvrages comprennent une écluse, un barrage et un pont volant. On a fait quelques réparations légères à l'écluse. Les travaux sont en bon état. Le barrage contrôle l'eau à la profondeur voulue jusqu'à l'écluse de Peterborough, distance de quarante milles.

PETERBOROUGH.

Il y a ici une écluse, un barrage et un débarcadère. L'écluse est en bon état, mais le barrage est vieux et devrait être rebâti. Dans le cours de la saison, une forte voie d'eau s'est déclarée au-dessous de la plate-forme de l'un des empellements. En retirant l'eau, on a trouvé qu'il était nécessaire de poser six nouveaux seuils de fond, avec un bonsillage sur le côté d'amont. On a aussi posé un nouveau tablier à l'un des empellements. Les estacades de dérivation à l'entrée supérieure de l'écluse ont été rebâties. Des poteaux d'amarrage ont été placés le long du quai de débarquement au sud de la ville. On a enlevé un certain nombre de cailloux sur les hauts-fonds à "Yankee Bonnet" et à Dangerfield.

LAKEFIELD.

Ici se trouvent un barrage à pertuis long de 263 pieds et une jetée de 412 pieds de longueur. Les deux sont en bon état. On a déposé une certaine quantité de gravier dans le barrage. Ce barrage sert à maintenir l'eau du lac Katchawannoe à la hauteur voulue pour la navigation jusqu'à la pointe de Young.

LAC KATCHAWANNOE.

Il y avait toujours eu un haut-ford bien dangereux aux "Trois-Iles". On y a dragué de sorte que maintenant il y a huit pieds d'eau sur une largeur de quatre-vingts pieds.

POINTE DE YOUNG.

Il y a ici un barrage à pertuis de 256 pieds de longueur qui retient l'eau du lac Clear et Stony. Le barrage est en bon état à l'exception de la plate-forme et des treuils des aiguilles pour la réparation desquels un crédit est maintenant voté. L'écluse de cette station a été construite par le gouvernement d'Ontario, qui en contrôle les opérations.

BURLEIGH.

A cette station, il y a une double écluse de 25 pieds d'ascension, trois barrages à pertuis, un barrage plat et un pont tournant. Les travaux sont tous en bon état, à l'exception d'une fuite d'eau dans le barrage principal que l'on est sur le point de réparer. On a fait quelques retouches aux vannes et tiges de vannes des portes d'en haut et du centre. On a construit des piliers et des estacades de dérivation au goulet en amont de l'écluse afin d'empêcher les bateaux d'être entraînés contre le cap de roches sur le côté sud. Les marins ont beaucoup apprécié cette amélioration.

LOVESICK.

Il y a à cette station une écluse, cinq barrages à pertuis et un barrage plat. Tout est en bon état.

BUCKHORN.

Il y a ici un barrage de 450 pieds de longueur (qui comprend quatre pertuis et 186 pieds de barrage plat), ainsi qu'une écluse et 660 pieds de canal, plus un pont tournant. Tout est en bon ordre à l'exception du barrage, dans lequel une fuite d'eau s'est déclarée, mais on le répare dans le moment.

BOBCAYGEON.

A cette station il y a une écluse, 1,400 pieds de canal et un barrage à pertuis de 604 pieds de longueur. A partir du moment de sa construction, cette écluse a donné du trouble par suite de la mauvaise fondation sur laquelle elle repose. Il y a quelques années on a fait à la chambre de l'écluse un plafond en plaques de fer à chaudière, mais comme on n'avait pas suffisamment bien chevillé l'extrémité antérieure, le fer s'est détaché sur un espace de quelques pieds. On a remédié à cet inconvénient, et maintenant l'écluse fonctionne très bien.

On a établi dans le barrage une passe-migratoire du modèle *Hockin* qui a très bien fonctionné et a été construite à peu de frais.

Les murs de l'écluse et du déversoir ont été calfatés et jointoyés.

RIVIÈRE SCUGOG.

On a complété le dragage commencé l'année dernière pour pratiquer une coupe à l'embouchure de la rivière.

CHUTES FÉNELON.

Il y a ici une écluse de 25 pieds d'ascension, 1,060 pieds de canal, un pont tournant, des quais de débarquement, et un barrage qui se compose de 115 pieds de barrage plat et cinq ouvertures à aiguilles. On a peinturé et réparé aussi sous d'autres rapports les portes d'écluse. On a pratiqué dans le barrage un autre déversoir afin que le surplus de l'eau puisse s'échapper et passer par-dessus les chutes au-dessous et par ce moyen amortir le courant, au lieu de faire passer ce surplus par le glissoir comme avant. Cet ouvrage a été d'un grand bénéfice pour la navigation, attendu qu'avant la construction de ce déversoir il était dangereux, sinon impossible, excepté aux eaux basses, de traverser le courant formé par l'eau venant du glissoir. Maintenant, à cet endroit, il n'y a pas plus de courant qu'à aucun autre point de la rivière.

De légères réparations ont été faites en divers autres endroits.

On a mis en place vingt-cinq nouvelles bouées pour indiquer le chenal navigable le long de la route.

ARPENTAGES.

Les travaux suivants ont été exécutés sous ce chapitre:—

Arpentage des divisions Peterborough-Lakefield et Simcoe-Lac-Balsam.

Levée des plans des réservoirs et barrages de la partie supérieure.

On a préparé les plans pour les lots à louer ainsi que des terres sur lesquelles il faudra acquérir droit de passage pour les sections n^o 1 des deux divisions Peterborough-Lakefield et Simcoe-Lac-Balsam.

On a nommé des estimateurs en vue de l'achat des terrains nécessaires pour les fins du canal dans les deux sections ci-dessus mentionnées. On a acheté le terrain nécessaire dans la section n^o 1 de la division Simcoe-Lac-Balsam. Le prix d'achat a été soldé sauf là où les titres ne paraissaient pas suffisamment établis. Des arrangements ont été faits avec tous les propriétaires du terrain nécessaire sur la section n^o 1 de la division Peterborough-Lakefield, à l'exception de ceux au sujet desquels il a fallu faire rapport aux fins d'instituer des procédures en expropriation.

On a aussi fait les arpentages voulus sur les sections n^o 2 dans chacune des divisions susmentionnées, et préparé les plans nécessaires pour l'acquisition du droit de passage, en vue de les avoir prêts pour compétition.

On a fait un relevé des réservoirs et des barrages dans le nord, et envoyé au ministère un rapport accompagné d'un plan indiquant les nappes et cours d'eau, ainsi qu'un plan et une coupe de chacun des barrages, avec une estimation de la valeur de chaque barrage. Il est absolument nécessaire, si l'on veut exploiter le

canal d'une manière satisfaisante, d'assumer le contrôle de ces réservoirs, ce qui peut se faire maintenant d'une manière moins dispendieuse que lorsque des droits acquis auront été établis.

CONSTRUCTION.

M. Andrew Onderdonk a commencé le 22 avril 1895 les travaux sur la section n° 1, division Simcoe-Lac-Balsam. Cette section a un parcours d'environ cinq milles et demi, et quand elle sera terminée se trouvera en grande partie traverser des terres inondées. L'excavation constitue la plus forte partie des travaux à faire sur cette section. Il y aura aussi à construire les piles nécessaires pour trois ponts de grand chemin et un pont de chemin de fer; exhausser le remblai du chemin de fer sur une longueur de 3,000 pieds, construire une digue, une levée pour conduire l'aqueduc jusqu'à l'écluse d'ascension hydraulique, à l'extrémité des travaux du contrat, les jetées d'entrée, les déversoirs, les portes régulatrices d'entrée.

À la fin de l'année, l'entrepreneur avait abattu les arbres sur la plus grande partie de la section et essarté sur une étendue considérable. On avait complètement débarrassé des fragments la coupe dans le roc, qui se trouve à l'extrémité nord de la section. On avait construit de bonnes maisons pour la pension des travailleurs, sans compter les forges, la poudrière, etc. Vers le milieu de juin, une partie des machineries était arrivée et l'on en assemblait les pièces.

Sur la section n° 1, division Peterboroug-Lakefield, à la fin de l'exercice les entrepreneurs n'avaient pas encore commencé leurs travaux. Sur cette section, l'ouvrage à faire comprend l'excavation de cinq canaux peu longs, cinq écluses, quatre barrages à pertuis, des piles pour un pont de grand chemin, des jetées d'entrée, portes régulatrices, et l'exhaussement du remblai d'un chemin de fer sur un parcours de 2,300 pieds, etc.

On se servira pour le prisme du canal de tout le chenal de la rivière depuis Lakefield jusqu'à Nassau, excepté aux coudes de la rivière, où il s'agit de couper les courts canaux, ce qui remplit le double but de redresser la course et de fournir les emplacements où doivent se trouver les différents barrages et écluses. Les premiers relevés et plans qui ont servi de base alors que l'on a demandé des soumissions pour les travaux à faire sur cette section concordaient avec les arpentages antérieurs et suivaient l'intérieur des terres, ce qui rendait nécessaire de canaliser d'une manière continue sur toute la longueur de la section. Maintenant qu'il est décidé d'assumer le contrôle des réservoirs de la partie d'en haut, de sorte que l'on puisse régulariser le flot durant la crue du printemps, il est préférable de se servir de la rivière tant sous le rapport du bon marché de la construction que sous celui de l'entretien du canal. En même temps, il sera possible de construire une longueur de canal double de celle du premier projet, et ce à bien meilleur marché.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef, ministère des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

ETAT indiquant le niveau maximum et minimum de l'eau à chacune des écluses du canal de la Vallée de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Localité.	1894.																
	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.						
	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.					
pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.				
Hastings.....	7	7	3	11	7	3	6	9	7	7	2	6	10	7	7	5	5
Peterborough.....	5	3	6	3	7	3	6	6	7	6	6	6	6	6	4	6	6
Lakefield.....	5	9	5	3	5	0	6	0	5	11	5	2	5	6	0	6	6
Pointe de Young.....	7	4	6	0	6	0	10	0	5	6	6	6	6	6	4	6	4
Burleigh Falls.....	5	9 ³ / ₄	5	6	5	3	0	0	5	5	0	6	0	6	0	6	0
Lovesick.....	6	5	6	0	5	10	0	0	5	6	2	6	6	6	2	6	6
Buckhorn.....	6	9	6	7	6	7	6	4	9	9	8	8	8	5	1	6	6
Bobcaygeon.....	6	7	6	3	6	2	1	1	6	6	6	6	6	6	1	6	6
Chutes Fénélon.....	5	11	5	9	6	1	0	0	6	4	5	2	5	6	6	5	10

Localité.	1895.																	
	Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.							
	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.						
pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.	pds.	pees.					
Hastings.....	6	10	6	8	6	9	6	7	6	9	6	9	7	4	7	4	7	0
Peterborough.....	6	6	6	5	6	5	6	0	6	0	6	0	6	6	7	9	6	3
Lakefield.....	5	6 ³ / ₄	5	4 ³ / ₄	5	6	5	1	5	2	6	0	6	6	5	11 ³ / ₄	5	4
Pointe de Young.....	5	8	5	7	5	3	5	4	5	3	5	2	8	1	7	1	7	6
Burleigh Falls.....	5	0	5	0	5	6	5	0	5	0	6	0	6	0	5	10	6	9
Lovesick.....	5	0	4	11	5	0	4	7	5	0	4	10	7	10	5	11	6	11
Buckhorn.....	5	1	5	0	4	11	4	9	4	6	5	5	6	0	7	13 ³ / ₄	6	5
Bobcaygeon.....	6	0	5	6	5	8	5	6	5	5	5	4	6	6	6	7 ³ / ₄	6	5
Chutes Fénélon.....	5	0	5	0	5	3	5	0	5	4	5	2	6	6	6	6	6	7

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

OTTAWA, 11 juillet 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux exécutés sur le canal Rideau durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 26 novembre 1894.
 do do Kingston-Mills le 19 novembre 1894.
 do s'est ouverte à Ottawa le 27 avril 1895.
 do do Kingston-Mills le 30 avril 1895.

Sur tous les biefs montant d'Ottawa jusqu'au bief de partage (lac Rideau d'en haut) l'eau a été maintenue sur la ligne principale de la navigation de manière à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils des buses, pendant toute la durée de la navigation.

Dans le bief de partage, toutefois, à cause de la sécheresse prolongée, l'eau est devenue si basse que, à partir du mois d'octobre et jusqu'à la fin de navigation, la profondeur de l'eau, dans la coupe Newboro', n'a été que de 4 pieds 4 pouces, et en conséquence les plus petits bateaux seuls ont pu se rendre jusqu'à Kingston.

Sur la branche de Perth, la navigation a été interrompue depuis le 19 juillet jusqu'au 30, par suite de ce que le vapeur *Rideau Belle*, en entrant dans l'écluse, est venu frapper et emporta les portes supérieures de l'écluse d'aval.

Cette année, l'eau des crues du printemps a passé par les déversoirs et les barrages aux diverses stations d'écluses sans causer de grave dommage, excepté à la station du Rapide Noir, où une fuite d'eau s'est déclarée dans le côté inférieur du barrage; mais on a réparé le dommage avant qu'il devint sérieux.

Voici les principales réparations et les travaux qui ont été faits aux diverses stations d'écluse et aux ponts le long de la ligne du canal :—

OTTAWA.

On a démolé et rebâti les deux piliers en pierre de taille de l'écluse n° 4; la pierre a été fournie en vertu d'un contrat par MM. C. B. Wright et Fils, de Hull, mais taillée et posée par nos propres maçons. Renouvelé deux paires de cadres de ventelles en chêne. Jointoyé au ciment de Portland les sas des écluses 3 et 4. Les empellements supérieurs, à l'écluse 8, qui consistaient en lames à charnières s'ouvrant au moyen d'un treuil avec chaîne, ont été remplacés par des pelles à glissement vertical opérées par une tige et une roue dentées, et retenues dans un cadre d'acier. Ce changement a été amené par suite de trouble causé chaque année par l'accumulation de débris s'introduisant entre les lames et en arrêtant le fonctionnement, ce qui avait pour effet de rendre nécessaire à tout instant de faire descendre un plongeur pour les dégager. Le nouveau système a donné admirablement le résultat espéré. On a réparé le quai à l'entrepôt de MM. Harris et C^{ie}, dans le bassin de l'est, ainsi que celui de l'entrepôt de MM. Bate et C^{ie} sur le côté ouest. Le côté est de la Grande-Tranchée (*Deep Cut*), depuis le haut vers le nord sur un parcours d'environ 1,200, pieds a reçu un parement de palplanches en pin de 10 x 10 pouces x 24 pieds, ouvrage semblable à celui qui a été fait sur le côté ouest l'année dernière; l'ouvrage actuel a été fait en vertu d'un contrat passé avec M^r J. R. Booth.

HARTWELL'S.

Le busc supérieur en pierre de taille de l'écluse inférieure a été démolé et reconstruit par nos propres maçons, la pierre ayant été fournie aux termes d'un contrat l'année dernière. On a construit environ 80 pieds de coffrage sur le côté nord du canal de décharge en amont du radier pour retenir les berges que l'eau minait. On a fait une petite allonge au dépôt pour y mettre le ciment.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

HOGSBACK.

On a enlevé les fragments de roches, etc., entraînés par les fortes eaux du printemps, dans la coupe pratiquée dans le roc en aval du nouveau barrage. On a construit un nouveau brise-glace en coffrage, ayant 10 pieds de hauteur et mesurant 20 pieds carrés, et a acheté le bois nécessaire pour établir une estacade entre ce brise-glace et celui qui a été construit l'année dernière. On a réparé le grand radier en aval de l'ancien barrage, vu qu'il avait été endommagé par la glace entraînée par les eaux du printemps. On a aussi posé sur le coffrage 25,000 pieds (mesure de planche) de madriers de pin de trois pouces.

BLACK RAPIDS.

On a réparé au moyen de bois et de pierre une petite brèche qui s'était déclarée dans le côté d'aval de la digue, et qui avait été causée par un contre-courant produit par le fort volume d'eau venant de l'un des déversoirs lors de la crue. On a réparé les deux barrages et on les a blindés sur le côté d'amont de billes d'orme fendues en deux. On a acheté une certaine quantité de bois équarri destiné à réparer le grand barrage.

ILE LONGUE.

On a déposé une forte quantité d'argile devant le barrage pour boucher une fuite d'eau. On a construit un nouvel entrepôt. M. Robt Clarke, de Manotick, a fait l'ouvrage aux termes d'un contrat.

PONT WELLINGTON.

Ce pont a été définitivement transféré du comté de Carleton au ministère. On en a reconstruit les piles à partir de la marque de l'eau basse extrême, et une nouvelle superstructure a été faite en vertu des termes d'un contrat par la compagnie dite *Canadian Bridge and Iron Co.*, de Montréal. Elle se compose de cinq travées, sans compter la travée pivotante. Des entrepreneurs de l'endroit en ont construit les approches, etc.

BURRITT'S RAPIDS.

On a mis du gravier sur le barrage, et fait quelques menues réparations à la station.

RAPIDES DE NICHOLSON.

On a fait quelques menues réparations à la station.

CARRIÈRE DE CLOWE.

On a renouvelé le bardeau de la maison et de la cuisine du gardien d'écluse. Un plongeur a enlevé l'accumulation de gravier, etc., en amont des portes de l'écluse supérieure. Le dragueur a arrêté les fuites d'eau du barrage.

MERRICKVILLE.

Le tablier du pont d'acier qui traverse le canal de décharge a été replanché avec des madriers de pin de trois pouces. On a accordé à M. M. Ryan, de Smith's-Falls, le contrat de la construction de deux murs de soutènement en maçonnerie de moellons à assises régulières, avec couronnement en pierre de taille posée avec du ciment de Portland. La longueur totale de ces murs est de 324 pieds. Ils courent le long de la chaussée sur les écluses et le canal de décharge. La moitié à peu près de ces travaux sont terminés. On a arrêté les fuites d'eau du barrage au moyen du dragueur, et on s'est servi d'un plongeur pour enlever les roches détachées qui se trouvaient dans la coupe supérieure.

RAPIDES DE MAITLAND.

On a reconstruit deux paires de portes d'écluse. Deux nouvelles poutres pour ouvrir les portes. Six poulies de chaîne neuves. Reconstruit le pont en bois qui traverse le déversoir. Petit hangar construit près de l'écluse. Deux nouvelles bouées placées dans le chenal.

EDMOND'S RAPIDS.

On a renouvelé le barrage et fait quelques menues réparations à la station.

OLD SLY'S.

Le chemin qui passe sur le barrage en pierre a été exhaussé et nivelé, et l'on a construit une nouvelle clôture le long de l'arête du barrage. Quelques menues réparations à la station.

SMITH'S-FALLS, ÉCLUSES ACCOLÉES.

On a mis de nouvelles grilles aux portes des pertuis, réparé le vieux pont tournant, et fait quelques menues réparations à la station.

SMITH'S-FALLS, ÉCLUSE DÉTACHÉE.

On a construit le long du côté nord du chemin de Lombardie une digue de 720 pieds de longueur pour protéger le chemin contre l'inondation des crues du printemps; l'entreprise a été confiée à M. Francis Hourigan, de Smith's-Falls.

C'est le même entrepreneur qui a eu l'entreprise de la construction des piliers en pierre de taille du nouveau pont tournant qui traverse la coupe au pied de l'écluse. Le contrat de l'ouvrage en acier a été accordé à la Compagnie de Ponts de Trenton, mais le pont n'a pas encore été construit. Le long de la berge, on a placé deux nouveaux poteaux d'amarrage.

POONAMALIE.

On a renouvelé une paire de portes d'écluse. On a placé sur le côté nord cent verges cubes de gravier. Quatre nouvelles poulies à chaîne.

BRANCHE DE PERTH.

On a renouvelé une paire de grandes portes d'écluse et une poutre. Cet ouvrage a été rendu nécessaire par suite du dommage causé par le vapeur *Rideau Belle* qui avait frappé en entrant l'écluse d'aval le 19 juillet. On a rendu plus fortes et réparé deux autres portes, qui avaient été trop forcées par l'eau à la suite de l'accident plus haut mentionné. On a peinturé et recouvert en bardeaux la demeure de l'éclusier. Quatre nouvelles poulies de chaîne.

BARRAGE DE BOB'S LAKE.

Ce barrage est situé à la décharge du lac Bob, environ 22 milles plus haut que Perth. Il retient les eaux du lac, qui sert de réservoir destiné à alimenter le canal Tay. Il a été reconstruit, en vertu d'un contrat, par M. John Korry, de Bolingbroke.

LES "NARROWS".

On a mis dans le barrage cent verges cubes de pierre et une égale quantité de gravier. On a replanchéié avec du madrier de pin de trois pouces le pont tournant qui traverse l'écluse.

PONT DE LA BAIE VERTE.

On a reconstruit ce pont, qui traverse la tête de la baie Verte, un bras du lac au Loup. Il avait été endommagé par les hautes eaux causées par l'un de nos barrages de réservoir à la décharge; le conseil du canton de Bedford a exécuté l'ouvrage, mais le coût en sera défrayé par le ministère à même un crédit spécial voté dans ce but par le Parlement à sa dernière session.

NEWBOROUGH.

On a peinturé l'extérieur de la demeure de l'éclusier. On a replanché le pont à niveau élevé et fait plusieurs réparations à la station.

CHAFFEY'S.

La demeure de l'éclusier a été rebâtie par M. Graham, de Newborough, d'après un contrat. On a replanché en madriers de pin de 3 pouces le pont tournant qui traverse l'écluse et le pont qui traverse le canal de décharge. Le bac passeur que l'on a construit l'année dernière a été remis entre les mains du conseil du canton de Crosby-Sud, et placé à "Little Isthmus" afin de permettre aux personnes d'aller de la terre ferme à l'île. Les chaînes dont on avait muni ce chalan s'étant trouvées insuffisantes pour le faire fonctionner, on a acheté un câble en acier qui a remplacé les dites chaînes.

DAVIS.

Renouvelé une paire de grandes portes d'écluse. Deux nouveaux cadres de pertuis et six nouvelles poulies à chaîne. On a posé sur la demeure de l'éclusier une toiture en tôle galvanisée.

CHUTES DE JONES.

On a posé sur la demeure de l'éclusier une toiture en tôle galvanisée. Deux nouveaux cadres de pertuis. Réparations aux poulies de chaîne. Réparations au haut barrage en pierre. Redressement et réparations au barrage Morton.

PONT DE BRASS'S POINT.

M^r F. W. Young, de la Baie de Seeley, a peinturé dans son entier ce pont, d'après un contrat. On a exproprié un quart d'acre de terrain appartenant à M. John Tierney, sur le côté de Pittsburgh, pour établir une communication avec la route de concession et afin d'empêcher le public de traverser la propriété de M. Tierney.

BREWER'S UPPER MILLS.

Une paire de poutres pour le fonctionnement des portes d'aval et quelques menues réparations.

BREWER'S LOWER MILLS.

Cinquante verges cubes de gravier posées sur les murs de l'écluse et sur le barrage, et quelques menues réparations.

KINGSTON'S MILLS.

On a renouvelé le long pont sur le chemin de Phillipsville et qui traverse le canal de décharge. Cent verges de gravier posées sur la berge. Réparations et peinture à l'intérieur du bureau du percepueur.

GÉNÉRALEMENT.

Les éclusiers et les journaliers d'écluse ont fait les réparations ordinaires du printemps, comme jointoyer les murs d'écluse et peinturer les portes. M^r H. Harris, d'Ottawa, a fourni, d'après les termes d'un contrat, la quantité voulue de chêne, savoir, 4,933 pieds cubes. On a acheté de M. Platt, de Brighton, et de MM. Sullivan et Champagne, d'Ottawa, dix-neuf poutres pour le fonctionnement des portes, mesurant chacun 40 pieds x 17 x 17 pouces. On a acheté de M. De Sola, de Montréal, deux cents barils de ciment de Portland "Josson", et de MM. C. B. Wright et Fils, de Hull, Qué., 40 barils de ciment de Portland canadien.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau*, quand on l'a préparé pour l'ouvrage de la saison, à part les réparations ordinaires à sa coque et à ses machineries, a reçu de nouveaux bas pour son mât et sa grue; on a redistribué les tubes de la chaudière et l'on a rebâti une cuiller en acier.

On a exhaussé la chaudière du remorqueur *Shanly* et posé une nouvelle boîte à fumée au foyer. Autres réparations ordinaires, peinture, etc.

On a employé le matériel de dragage durant la saison à creuser l'approche du quai dans le port de la Baie-Seeley; de même au port de Westport. Le dragueur a aussi été employé à retirer de dessous l'eau de l'argile et en charger des chalans aux fins de boucher des fuites d'eau dans les barrages de Merrickville, Nicholson et Clowes. Tout ce matériel, qui comprend un dragueur, un remorqueur, quatre chalans à clapets latéraux et un chalan plat, est en très bon état de fonctionnement.

Je joins à ce rapport un tableau indiquant la plus grande hauteur et le point le plus bas de l'eau durant chaque mois de l'année, aux stations d'écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS,

Ingénieur surintendant intérimaire.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, Ottawa.

CANAL RIDEAU.

TABLEAU indiquant la hauteur maxima et minima de l'eau sur les seuils des écluses d'aval, à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1895.

OTTAWA.				KINGSTON-MILLS.							
Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.					
	pds	pcs.		pds	pcs.		pds	pcs.			
1er juillet....	14	7	31 juillet.....	9	11	1er au 31 juill.	9	1	26 au 31 juillet.	8	7
1er août.....	9	9	31 août....	7	7	1er août.....	8	7	31 août.....	7	6
1er septembre.	7	5	12 au 16 sept.	6	6	27 au 30 sept.	7	9	1er au 8 sept..	7	6
23 au 27 octob.	10	4	1er au 3 octob.	6	6	1er au 10 oct.	7	9	21 au 31 octob.	7	7
11 novembre..	11	9	1er au 30 nov.	10	0	1er novembre.	7	7	22 au 30 nov.	7	2
21 au 25 déce.	10	10	1er décembre..	10	0	1er et 2 décem.	7	2	27 au 31 décem.	6	7
1er janvier....	10	9	31 janvier....	8	9	11 au 31 janv.	6	8	1er au 10 janv.	6	7
1er février....	8	8	26 au 28 février	7	6	1er au 12 fév.	6	8	13 au 28 févri.	6	7
25 au 31 mars.	7	8	4 au 11 mars..	7	4	31 mars.....	7	0	1er au 6 mars.	6	7
30 avril.....	18	5	1er avril.....	7	8	14 au 30 avril..	7	0	1er au 12 avril.	6	11
12 mai.....	20	7	31 mai.....	17	5	21 au 31 mai..	7	2	1er au 14 mai.	7	10
5 au 7 juin....	17	0	30 juin.....	13	5	1er au 5 juin..	7	2	26 au 30 juin..	6	9

A. T. PHILLIPS,

Ingénieur surintendant intérimaire.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.

CORNWALL, 1^{er} juillet 1890.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895, sur l'entretien des canaux dont j'ai la charge,

La division du Saint-Laurent s'étend depuis la limite provinciale—lac Saint-François—jusqu'au havre de Presqu'Île, sur le lac Ontario, et comprend les canaux de Cornwall, de Williamsburg et Murray, ainsi que la ligne navigable des sections intermédiaires.

CANAL DE CORNWALL.

La navigation pour la saison de 1894 s'est fermée le 8 décembre.

Le canal fut mis à sec le 16 mars 1895, afin de permettre de continuer les travaux de construction et de faire les réparations ordinaires du printemps ; il a été ouvert le 29 avril suivant.

On parvient à maintenir la navigation d'une manière satisfaisante malgré les inconvénients auxquels sont exposés parfois les entrepreneurs de transport et les propriétaires de bateaux par suite de l'exécution des travaux d'agrandissement ou des accidents aux portes d'écluses nécessitant l'abaissement de l'eau dans l'un ou l'autre des biefs.

Le 10 juillet 1894, on a imposé au remorqueur *Boaver* une amende de \$10 pour avoir endommagé la tige de la ventelle, à l'écluse n° 18. Cette amende a été payée le 14 août 1894 au percepteur, M. Flanagan.

Le 19 juin 1895, arriva un accident sérieux. Le vapeur *Ocean*, allant à l'ouest, frappa les portes d'amont de l'écluse n° 17, les arrachant toutes deux. L'eau en se précipitant entraîna le vapeur en arrière et il alla donner contre la porte inférieure de la même écluse au côté sud. Cette porte fut arrachée, et la navigation fut interrompue pendant quatre jours.

Le dommage résultant de cet accident s'éleva probablement à \$5,000.

Règle générale, quand il a été nécessaire de mettre le canal à sec, la chose n'a été permise que durant les heures non ouvrières du dimanche, savoir : entre 6 a.m. et 9 p.m.

Les travaux ordinaires de renouvellement et de réparation dans les ateliers se sont faits pendant l'hiver, et les réparations nécessaires sur le terrain même ont été faites alors que le canal demeurait à sec.

Des travaux importants de réparation et de renouvellement, auxquels il n'a pas été pourvu dans les prévisions budgétaires, sont nécessaires, comme suit :

Le brise-glace au pied du canal.

Supports pour les pivots de toutes les portes des nouvelles écluses n°s 15 et 17 ; ceci nécessitera la mise à sec des écluses.

Le bureau du percepteur et les maisons des éclusiers à l'entrée inférieure exigent des réparations considérables.

La superstructure du quai à l'entrée supérieure, y compris le brise-glace, devraient être reconstruits en pierre, en profitant du peu de profondeur d'eau actuelle de la rivière.

Je soumetts à votre examen la question de construire des maisons pour les éclusiers et les gardiens de ponts sur les nouveaux travaux, ainsi que celle des déversoirs pour les biefs entre les écluses n°s 18 et 20.

Personne n'a été mis à la retraite cette année.

Immédiatement après la fermeture des canaux, le 8 décembre, on a dégarni les écluses de l'entrée inférieure et on les a d'ailleurs préparées pour l'hiver. Et l'appareil pour lever les portes, les chalans, etc., mis dans le bassin de Cornwall.

L'eau la plus haute notée au cours de l'année à l'écluse n° 15, entrée inférieure, a été de 22 pieds 4 pouces, et la plus basse, 9 pieds et $\frac{1}{2}$ pouce ; à l'écluse n° 21, l'écluse de garde, la plus haute a été de 10 pieds 10 pouces et la plus basse de 5 pieds 7 pouces.

Les niveaux se rapportent aux vieux buses.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'eau dans le Saint-Laurent est exceptionnellement basse, et il n'y a pas d'apparence que nous ayons la crue ordinaire si haute qui arrive généralement en juin ou juillet.

Dans le cours de l'hiver on a réparé les portes et fait d'autres travaux nécessaires.

Pendant que le canal était à sec, entre le 16 mars et le 27 avril, on a placé trois nouvelles vannes dans le déversoir de l'écluse n° 17, réparé le fond, et retouché toutes les écluses.

Durant la saison de navigation les berges, ponceaux et fossés ont été bien entretenus, ainsi que les maisons des écluses et de garde.

On a placé de nouvelles vanes dans quatre des portes pour les écluses n° 15 et 17.

Par suite du peu de profondeur extraordinaire de l'eau dans la rivière qui a prévalu au cours de l'année dernière, quelques bateaux ont subi des délais de quelques heures dans le long bief qui s'étend entre les écluses n° 20 et 21, à des points où l'on n'avait pas dragué.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Dans les diverses divisions de ces canaux, savoir : Pointe Farran, Rapide Plat et la Pointe aux Iroquois, Jonction et Galops, la navigation s'est fermée le 10 décembre 1894, et s'est ouverte le 23 avril pour la saison de 1895.

Le service des bouées entre Prescott et Dickinson's Landing a été accompli bientôt après l'ouverture de la navigation. On a substitué vingt et une nouvelles bouées à celles que l'on a trouvées impropres au service, et peinturé et remis en place trois des anciennes ; en sus, on a placé dans le chenal du Rapide Platt, des bouées destinées à guider la marche des bateaux remontant le fleuve. On a dû agir ainsi à cause du manque d'eau qui a prévalu dans le canal du Rapide Plat, qui est à deux pieds au-dessous du niveau normal.

La navigation s'est maintenue d'une manière satisfaisante durant l'année, en dépit de la poursuite des travaux considérables d'agrandissement.

Il n'y a pas eu d'accidents durant l'année, ni d'interruption inaccoutumée du trafic, malgré le peu de profondeur extraordinaire dans le fleuve, ce qui a rendu difficile la navigation de ces canaux.

Le personnel a fait des réparations générales.

Canal de la Pointe Farran, écluses n° 22.

Le pont qui traverse le coursier a été reconstruit et considérablement renouvelé.

On a fait plusieurs menues réparations à l'écluse et aux berges de ce canal et posé quelques poteaux d'amarrage.

On a donné à l'entreprise la construction de nouvelles portes pour le radier inférieur.

Canal du Rapide Plat, écluse n° 23.

On a préparé et mis en place une nouvelle paire de portes à la partie supérieure.

Ecluse n° 24.

On a fait de menues réparations aux portes et engrenages ; on a aussi peinturé les portes, les ponts et le déversoir.

Canal des Galops, écluse n° 25.

Pour remplacer le vieux pont qui n'était plus sûr, on en a construit un nouveau à la traverse du coursier.

A cette station, on a fait plusieurs réparations aux portes, aux ponts et au quai ; dans la section de la Pointe aux Iroquois on a considérablement renouvelé les estacades.

Ecluse n° 26.

Cette écluse a subi bon nombre de menues réparations dans le cours de l'année, et on a dû fréquemment la curer.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

De bonne heure en février dernier, un pont de glace s'est formé à la Pointe Faran des deux côtés de l'île, et la rivière devint couverte de glace flottante sur une étendue d'environ cinq milles, mais aucun dommage ne fut causé.

Ce pont était le résultat de causes naturelles et se brisa au dégel du printemps.

On imposa les amendes suivantes aux vaisseaux suivants pour manque de précautions et mépris des règlements, savoir :

Barge à vapeur <i>John F. Hall</i> , 24 septembre 1894.....	\$5 00
Propulseur <i>Melbourne</i> , 30 mai 1895.....	5 00
Barge <i>Roberval</i> , 26 juin 1895.....	40 00

Ces amendes ont été payées au percepteur à Cardinal, à l'exception de celle du *Melbourne*, qui n'est pas encore soldée.

La plus grande hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 23, point de repère pour ces canaux, a été de 14 pieds 5 pouces, et la plus basse 4 pieds 3 pouces.

La plus haute eau sur le seuil de l'écluse n° 27 a été de 10 pieds 9 pouces, et la plus basse 6 pieds 9 pouces.

CANAL MURRAY.

La navigation s'est fermée le 30 novembre 1894 et s'est ouverte de nouveau pour laisser passer un vaisseau montant le 22 décembre, et s'est rouverte au printemps le 19 avril 1895.

Le nombre de vaisseaux qui sont passés par le canal durant l'année a été de 673.

Il n'y a pas eu d'accidents ni imposition d'amendes durant l'année.

Là où c'était le plus nécessaire on a placé de nouveaux poteaux d'amarrage.

Les ponts tournants ont été très bien entretenus, et l'on a placé de nouveaux madriers sur les tabliers de ces ponts aux endroits nécessaires.

Généralement les berges ont été tenues en bon état, les fossés tenus libres et les murs de rocaille servant de protection réparés.

On a rejointoyé aux points nécessaires les piles et les culées des ponts.

Sur les ponts de la voie publique à Trenton et Brighton on a placé des sémaphores Piper dont on est bien satisfait.

On a amélioré au moyen de gravier, sur un parcours de 1,400 pieds, le chemin de halage fait de sable à l'est du pont du chemin de Smithfield.

L'eau est maintenant si basse qu'à certains points le mur de protection en rocaille se trouve complètement hors de l'eau; à ces endroits on fait une nouvelle tranchée et l'on reprend en sous-œuvre la base du mur.

Il s'est fait un grand nombre de plaintes par les vapeurs et autres vaisseaux, qui sont obligés de s'arrêter à Bridge Pit pour payer les droits, et qu'attendu que l'espace à cet endroit est si limité qu'ils ne peuvent passer l'un à côté de l'autre il en résulte souvent du délai. Ce fait attire l'attention sur la nécessité d'un quai pour cette fin, en même temps que pour la commodité du chargement, vu qu'annuellement l'on expédie des bords du canal une quantité considérable de fruits.

On attire aussi l'attention sur la question d'ériger des demeures pour les fins desquelles il reste une balance disponible à même le compte du capital.

Les phares sur les quais d'entrée ne sont pas assez puissants et l'on devrait les remplacer par des tours.

Durant l'année l'eau la plus haute notée a été de 14 pieds et la plus basse de 11 pieds 6 pouces.

Je joins à mon rapport un tableau qui indique la hauteur maxima et minima de l'eau enregistrée durant l'année dernière pour chacun des canaux de cette division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

TABLEAU indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	Canal de Cornwall.						Canaux de Williamsbourg.						Canal Murray.				
	Ecluse n° 15.		Ecluse n° 21.		Ecluse n° 22.		Ecluse n° 23.		Ecluse n° 24.		Ecluse n° 25.		Ecluse n° 27.		Canal Murray.		
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	
1894.																	
Juillet....	10 11	10 7	10 10	9 10	10 3	9 10	9 11	9 0	10 5	9 0	13 3	11 6	10 9	9 7	14 0	13 6	
158 Août.....	10 7	10 0	10 5	9 5	10 0	8 10	9 5	8 4	9 8	8 2	12 6	10 0	10 6	9 1	13 8	12 10	
Septembre.	10 3	9 11	10 1	9 1	9 9	8 7	9 0	8 0	9 0	7 6	12 4	10 6	10 0	9 0	12 11	12 6	
Octobre...	9 11	9 6½	9 8	8 10	9 2	8 3	8 8	7 3	8 8	7 5	11 6	10 0	9 9	8 6	12 8	12 3	
Novembre.	10 0	9 2	9 10	8 6	9 3	7 10	8 8	7 0	8 7	6 9	11 6	9 1	10 2	7 11	12 5	12 0	
Décembre..	11 0	9 ½	9 9	7 1	9 3	7 6	8 5	5 1	8 4	6 3	10 8	8 9	9 0	7 0	12 2	11 7	
1895.																	
Janvier....	22 4	10 8	9 4	7 10	8 10	7 7	7 11	6 2	7 7	6 1	9 10	7 4	8 6	7 9	12 0	11 7	
Février....	15 8	13 3	8 6	6 3	8 10	6 5	10 0	6 3	6 8	3 4	8 8	6 4	7 11	6 9	11 9	11 6	
Mars.....	14 8	13 4	8 6	6 4	8 10	6 4	11 5	6 5	7 0	4 7	9 3	5	8 0	6 9	11 9	11 6	
Avril.....	13 7	9 9	9 4	8 4	8 11	7 10	8 6	7 0	8 9	6 9	11 7	8 9	9 9	8 1	12 5	11 9	
Mai.....	9 10	9 6½	9 4	8 7	8 9	8 0	8 3	7 2	8 3	7 0	10 10	9 6	9 10	7 11	12 5	12 1	
Juin.....	9 8	9 5	9 2	8 9	8 6	8 2	7 10	7 3	8 2	7 4	10 6	9 10	9 0	8 4	12 4	12 1	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1^{er} juillet 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895, sur les travaux en rapport avec l'agrandissement des canaux dont j'ai la charge.

CANAL DE CORNWALL.

Le canal a une ascension par les écluses de 48 pieds, et sert à tourner les obstacles apportés à la navigation par les rapides du Long Saut.

Il s'étend vers l'ouest à partir de la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's Landing, distance de 11½ milles.

C'est en 1843 qu'il fut complété et livré au trafic pour la première fois.

Il est situé sur le côté nord du Saint-Laurent, sur un terrain ayant une pente rapide vers le fleuve, et à une élévation considérable au-dessus du niveau du fleuve (généralement 30 pieds).

Comme le canal a suivi la rive de près, il a été nécessaire de construire des jetées élevées. Celles-ci, quand il y a eu défaut dans la construction (et l'on a constaté que tel défaut existe), ont, dans certaines conditions, été sujettes à de fréquents éboulis de terre, accompagnés de tassements, amenant de très sérieuses conséquences, ainsi que cela a eu lieu en 1888.

Les travaux d'agrandissement maintenant en marche comprennent le creusement, l'élargissement et le redressement du canal tel qu'originellement construit, le redressement et la protection des jetées, et la construction de nouvelles écluses plus grandes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc.; de plus, en sus de ce qui vient d'être mentionné et qui est porté au premier contrat, la construction de barrages à travers le chenal du nord ou de l'île de Sheik, avec le déversoir régulateur nécessaires, etc., sur l'île, dans le but d'améliorer le chenal et de mettre de côté les jetées actuelles sinueuses et imparfaitement construites qui sont à l'ouest du village de Milleroches.

Comme dans le projet d'agrandissement on n'avait fait entrer en ligne de compte aucun changement ou amélioration de l'alignement original, on a attiré l'attention sur le fait que la classe des vaisseaux pour lesquels on destinait le canal agrandi, aurait beaucoup de difficulté à le parcourir, et que dans certaines courbes sur les sections n^{os} 6 et 7, à l'ouest de Milleroches, il serait pratiquement impossible que des vaisseaux d'une forte dimension, non trop grande cependant pour qu'ils ne soient pas admis dans le canal, pussent passer l'un à côté de l'autre, si tous les deux étaient en marche.

C'est en 1876 que l'on a commencé l'agrandissement à l'entrée inférieure, ou de l'est (section n^o 1), et en 1882 qu'il s'est terminé, à l'exception de quelque ouvrage à l'ancienne écluse n^o 17, au déversoir et aux coursiers des moulins.

La section n^o 10, entrée supérieure, commencée en 1884, a été terminée dans le cours de l'année dernière.

En 1888, on a donné à l'entreprise la balance des travaux à faire pour compléter l'agrandissement. On est encore occupé à ces travaux, excepté pour les sections n^{os} 6 et 7.

En 1893, le contrat des travaux de la section n^o 4 a été augmenté, car l'on y a ajouté la construction des barrages de l'île Sheik, lesquels sont commencés. La construction de ces barrages affectant les travaux portés au contrat pour les n^{os} 6 et 7 et parties des sections n^{os} 5 et 8, on a annulé cette partie des travaux.

RELEVÉ des contrats des travaux en marche actuellement.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall.....	2	Wm Davis et Fils.....	5 novembre 1888.
Ecluse n° 19.....	3		
Maple Grove.....	4		
Barrages de l'île Sheik.. }	5		
Milleroches.....	6	The Gilbert Blasting and Dredging Co.....	2 novembre 1888.
Moulinette.....	7		
Sand Bridge.....	8		
Long Saut.....	9	Jocks, Delorimier et Broder.....	7 avril 1884.
Dickinson's Landing....	10		

La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1.

La section n° 4 comprend les barrages de l'île Sheik.

La section n° 8 va jusqu'à la section n° 10.

On a retiré l'eau du canal le 16 mars 1895; le canal est resté à sec jusqu'au 29 avril suivant, ce qui a permis aux entrepreneurs des sections nos 2, 3 et 4 d'exécuter certains travaux que l'on n'aurait pu faire durant la navigation.

C'est dans les carrières de Cornwall, de Maple Grove et de Milleroches que l'on s'est procuré la pierre livrée durant l'année.

On a travaillé à la maçonnerie pendant toute la saison de 1894, jusqu'à ce que cet ouvrage ait été arrêté par la glace en novembre 1894. On l'a reprise de nouveau le 16 mars 1895, et il n'y a pas eu d'interruption depuis cette date.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

Section n° 2.

La nouvelle écluse n° 18 a été utilisée l'automne dernier, et l'on fait maintenant les préparations voulues pour réparer et exhausser les murailles de la vieille écluse.

Le printemps dernier, alors que le canal était encore sans eau, on a prolongé le mur de soutènement du côté sud du pont tournant dans la direction de l'ouest devant le Moulin Stormont, et l'on a posé des empellements à la tête du coursier de ce moulin afin de contrôler la quantité d'eau qui dessert ce moulin. Le mur du côté nord a été prolongé vers l'est jusqu'à la ligne de la rue Pitt, dans la ville de Cornwall, formant un quai pour remplacer la vieille structure que l'on a enlevée.

La protection en pierre pour les talus des berges, entre l'écluse et le pont, a été placée pendant que le canal était à sec. On a fait une excavation considérable en amont de l'écluse en redressant le canal, et il reste peu d'excavation à faire pour terminer ce redressement.

Le talus extérieur (ou du côté de la rivière) des levées est protégé par un fort enrochement.

Là où elle se trouve plus élevée que le nouveau plafond du canal, on a enlevé l'arche en pierre du ponceau de Wood; on a placé en 1891 en dedans du ponceau un tuyau en fonte de quatre pieds, et on a entouré le tuyau de béton, et cet ouvrage a pris la place de l'ancien ponceau.

On a commencé à faire les travaux de protection des levées et d'achèvement, etc., et la section commence à prendre l'apparence de quelque chose de fini.

Section n° 3.

On a commencé à se servir l'automne dernier de la nouvelle écluse n° 19. La maçonnerie du canal d'alimentation a été complétée et les vannes et le pont de service mis en place. On creuse maintenant les approches du canal d'alimentation, et l'on s'en servira bientôt.

L'excavation que l'on a faite sur cette section a surtout été exécutée aux approches du canal d'alimentation, car le reste de la section est presque parachevé.

On a fait un petit enrochement sur les côtés intérieurs des berges et commencé à corriger l'alignement des levées.

Section n° 4.

On a commencé l'automne dernier à se servir de la nouvelle écluse n° 20.

Avant que l'eau ne fût introduite dans le canal, au printemps, on a construit le pilier de dérivation au pied de l'écluse, et l'on a complété le mur en pierre sèche au-dessus du déversoir.

On a rebâti les extrémités supérieures des murs de l'ancienne écluse, et placé un batardeau temporaire en face de l'écluse afin de permettre de terminer la construction des murs et de les exhausser alors que l'eau est dans le canal, ouvrage que l'on exécute dans le moment.

On enlève trois rangs de l'ancienne maçonnerie que l'on doit remplacer par quatre rangs neufs, ce qui portera les murs à une élévation de deux pieds au-dessus de leur ancien niveau, ou au même niveau que celui des murs de la nouvelle écluse, que l'on a exhaussé l'été dernier.

On a fait bien peu d'excavation sur cette section, car ce qui reste à enlever est de l'argile bleue, que l'on réserve pour le corroi.

La nouvelle levée au nord du ponceau de Robertson a été complétée, et l'extrémité nord de l'ancien ponceau sera bientôt enlevée, ce qui donnera un chenal navigable beaucoup plus large et plus droit qu'auparavant.

Section n° 5.

Deux dragueurs ont travaillé à compléter cette section tout le printemps et l'été, et l'ouvrage est bien avancé.

Section n° 8.

On a presque fini l'enrochement au pied des talus intérieurs des remblais, et la jetée du côté sud est finie jusqu'au niveau régulier et parachevée. L'excavation a aussi bien marché; elle est presque terminée.

Section n° 10.

Les travaux de ce contrat ont été terminés dans le cours de l'année, et l'on prépare le cahier de charges final.

Barrages de l'île Sheik.

Les travaux des deux barrages ont beaucoup progressé durant l'année et seront terminés très prochainement.

On a terminé le mur en pierres perdues sur le talus intérieur du barrage inférieur, et tout ce qui reste à faire est d'en faire un semblable sur le talus extérieur, et de faire la chaussée sur le sommet du barrage.

Le barrage supérieur est à près dans les mêmes conditions, à l'exception du mur en pierres perdues, qui n'est pas aussi avancé.

On a complété la chaussée sur l'île au barrage d'en bas.

L'excavation du déversoir régulateur marche rapidement, et l'on espère pouvoir en bâtir les fondations cette saison.

On attire de nouveau l'attention sur la nécessité qu'il y a d'élargir et de redresser l'entrée d'amont de ce canal, ainsi que sur l'à-propos de prolonger la jetée nord à l'entrée inférieure, et d'en corriger l'alignement. Aussi d'exhausser le couronnement de la nouvelle écluse de garde de 18 pouces à deux pieds, afin de protéger les travaux lorsque l'eau est haute dans la rivière.

Une somme a été votée pour la réparation des écluses 15, 16 et 17 de l'ancienne entrée inférieure, et l'on a commencé les travaux en construisant les batardeaux nécessaires.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

POINTE FARRAN.

Ce canal est long d'environ trois quarts de mille et a une écluse d'ascension de $3\frac{1}{2}$ pieds. Il sert à franchir un court rapide en amont du village de la Pointe Farran, situé à environ 5 milles de Dickinson's Landing, à la tête du canal de Cornwall. Il n'y a pas dans cette division aucun ouvrage en marche pouvant faire l'objet d'un rapport. On a toutefois fait un arpentage en vue d'agrandir les travaux actuels, comprenant un examen général et un relevé du chenal à partir de la nouvelle entrée supérieure projetée à Emphy's Point (Pointe-Avoyon), en suivant la rive nord vers l'ouest à travers le passage de la Petite île aux Chats et le village d'Aultsville sur la terre ferme; et à partir de l'entrée inférieure actuelle, l'arpentage a été poussé vers l'est jusqu'à la pointe Baker, en bas du Grand-Remous, pour se relier avec le chenal droit et profond qui mène au canal de Cornwall.

On a préparé des plans qui montrent le projet d'agrandissement du canal, et de prolonger les deux entrées à une distance suffisante pour les soustraire à l'influence du remous et du courant.

RAPIDE PLAT.

Le niveau franchi par ce canal est de $11\frac{1}{2}$ pieds. Il sert à éviter les chutes du Rapide Plat et s'étend depuis le village de Morrisburg à l'ouest jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ $3\frac{3}{4}$ milles.

Les travaux adjudgés et maintenant en marche sont les suivants, savoir :

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg.....	1	Poupore et Fraser.....	26 janvier 1891.
Mariatown.....	2	The Weddell Dredging Co.....	12 janvier 1891.
New-Road.....	3	Poupore et Fraser.....	26 janvier 1891.
Baie de Flagg.....			

Le changement dans l'alignement de la section n° 4 se trouve compris dans la section n° 3.

L'agrandissement a été commencé en 1884 sur la section n° 4, entrée supérieure ou de l'ouest. Celle-ci a été complétée en 1888 et utilisée dès lors.

Les travaux d'agrandissement consistent dans le creusage et l'élargissement du vieux chenal, la construction de nouvelles écluses et de canaux d'alimentation, de murs de soutènement, de protections en coffrage, etc.

Section n° 1.

Cette section s'étend vers l'ouest le long de la rivière, en face du village de Morrisburg, et comprend les nouvelles écluses.

On a changé l'alignement général dans la partie inférieure de la section en mettant la ligne centrale de la nouvelle écluse parallèle avec celle de l'ancienne écluse n° 23, ce qui a amélioré la course de l'entrée en laissant la rivière et en permettant aux vaisseaux remontant le fleuve d'éviter le fort courant.

On a arrêté au 24 décembre 1894 le dragage commencé, lequel a été repris le 15 avril 1895 et avance rapidement. On a profité du matériel enlevé pour élargir et redresser le chemin de balage et pour former un remblai sur l'ouvrage de protection en coffrage ainsi qu'autour de cet ouvrage.

Le 4 décembre 1894 on a arrêté l'excavation de la fosse de l'écluse, qui se faisait par l'excavateur à vapeur. Comme la plus grande partie de l'excavation était faite, on a enlevé des travaux l'excavateur à vapeur. Le 11 mars 1895, au moyen d'une grue à vapeur, on a repris le déblaiement de la fosse de l'écluse, et cet ouvrage est sur le point d'être terminé.

Le 11 août 1894, durant l'excavation de cette fosse, par suite de sables mouvants et de fissures au-dessous du lit du fleuve, il s'est déclaré une voie d'eau dangereuse qui a rempli la fosse dans à peu près quatre heures.

On a employé des plongeurs qui ont construit dans l'ouvrage de protection en coffrage, du côté sud, deux barrages en corroi aux deux extrémités de la fosse.

C'est le 13 septembre 1894 que ces barrages ont été terminés. On a commencé immédiatement à enlever l'eau qu'il y avait dans la fosse, et l'on a continué l'excavation sans interruption jusqu'à la fin de la saison. Durant l'exécution de cet ouvrage on a dû avoir recours à deux fortes pompes, lesquelles sont encore à l'œuvre à cause d'une petite voie d'eau venant du fleuve et longeant la paroi du coffrage sans qu'on en puisse trouver la source. La fondation en béton et en bois ainsi que la construction du seuil de la nouvelle écluse, commencées le 18 avril 1895, se continuent actuellement et sont près d'être terminées.

La maçonnerie de la nouvelle écluse, commencée le 7 mai 1895, se continue avec rapidité.

La pierre destinée à la maçonnerie de l'écluse est taillée et préparée en partie sur les lieux et en partie à la carrière de Milleroches, au canal de Cornwall; quant à celle des murs de soutènement, etc., elle est prise aux carrières de l'île au Loup et de Belleville.

Le 24 mai 1895, on a recommencé la construction du coffrage destiné à recevoir le mur de soutènement nord du canal. Cet ouvrage a été terminé le 28 juin 1895.

La maçonnerie de ce mur a été interrompue le 16 novembre 1894, reprise le 27 mai 1895, et est près d'être terminée.

Section n° 2.

Cette section commence à l'extrémité ouest du village de Morrisburg et s'étend vers l'ouest jusqu'à près de Mariatown.

Les travaux sur cette section se composent principalement d'excavation, dragage et maçonnerie sèche.

Les travaux de dragage ont été interrompus le 24 décembre 1894 et repris le 15 avril dernier. On y a employé deux dragueurs.

On a utilisé ce que les dragueurs ont enlevé aux fins d'élargir et de redresser les chemins de halage et les berges. Pour protéger le talus extérieur du chemin de halage du côté de la rivière on a fait au pied du talus une protection en rocaille depuis l'extrémité ouest de la baie Statas jusqu'à l'extrémité ouest ou supérieure de la section.

Le 14 octobre 1894, on a commencé l'ouvrage de protection en pierre du talus intérieur de la berge au côté nord, et cet ouvrage s'est terminé le 30 novembre 1894.

Actuellement on nivelle et répare les talus du chemin de halage.

Dans quelques semaines sera terminé tout l'ouvrage entrepris sur cette section.

Section n° 3.

Cette section commence à une petite distance en amont de Mariatown et s'étend à l'ouest d'un point à proximité de l'écluse de prise d'eau (n° 24), et comprend l'élargissement et le creusage de l'extrémité est de la section n° 4, ainsi que le dépôt de déblai et les autres travaux en rapport avec la baie de Flagg.

Les opérations de dragage ont été interrompues le 19 décembre 1894, reprises de nouveau le 8 avril 1895, et se continuent actuellement.

Pour former la levée du côté nord au-dessus de l'eau, on a employé depuis le 17 juin dernier nombre de journaliers, d'attelages doubles, de charries et de curettes.

Le matériel dragué sert à élargir et redresser le chemin de halage et les berges.

A la baie de Flagg, par suite de ce que le terrain choisi pour recevoir le sol, etc., de rebut, obstruait le vieux pont et une partie de l'ancienne chaussée, on a construit un nouveau pont et les approches voulues.

Cet ouvrage, commencé le 18 juillet 1894, s'est terminé le 30 octobre 1894.

Section n° 4.

On a fini en 1888 les travaux de la section n° 4; on a dès lors commencé à s'en servir.

Ces travaux comprennent la nouvelle écluse de prise d'eau (n° 24), un déversoir, la construction de l'entrée supérieure du canal, ainsi que du prisme sur une courte distance en bas de l'écluse.

Depuis que les travaux sur cette section sont terminés, on a jugé nécessaire de changer l'alignement de la partie inférieure de la section.

Ce dernier ouvrage se trouve compris dans le contrat n° 3.

CANAL DES GALOPS.

Division de la Pointe aux Iroquois.

Tel que construit d'abord, ce canal mesurait environ 3 milles de longueur, avec une ascension de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village des Iroquois, d'où il se prolonge à l'ouest jusqu'à Presqu'Île, servant à éviter le rapide de la Pointe aux Iroquois et d'autres courants rapides, comme à la Pointe Sparrow Hawk, etc.

Environ dix ans après avoir été terminé, on lui a fait subir des changements importants. Ainsi, on a baissé de 3 pieds 2 pouces le buse inférieur de l'écluse n° 25, et pris les moyens de régulariser la profondeur de l'eau sur le buse supérieur, et comme conséquence dans le canal, en le reliant au moyen d'une levée construite dans la rivière avec le canal des Galops à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Il n'y a dans cette division aucun ouvrage en marche pouvant faire l'objet d'un rapport.

Division de la Jonction.

La division de la Jonction commence à Presqu'Île et s'étend en amont jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal.

Elle comprend surtout une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans la rivière, qui relie les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et qui par là, ainsi que nous l'avons mentionné, donne plus de profondeur d'eau et les moyens d'en contrôler le niveau dans le bief de la Pointe aux Iroquois.

La chute entre les deux canaux plus haut mentionnées est de 1 pied 7½ pouces.

Les travaux dans cette division ont été terminés en 1856.

Il n'y a dans cette division aucun ouvrage en marche pouvant faire l'objet d'un rapport.

Division des Galops.

Dans cette division, le canal des Galops d'autrefois, la différence totale de niveau était de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en amont depuis le village de Cardinal sur un parcours de 2 milles jusqu'à la tête du Rapide des Galops, qu'il sert à franchir et qui commence à environ 7 milles à l'est de la ville de Prescott.

Quelques années après que le canal fut terminé, la jetée a été prolongée en amont au moyen de coffrages et la différence de niveau augmentée de 11½ pouces.

L'écluse de garde (n° 27) à l'entrée supérieure, est l'écluse la plus à l'ouest sur la navigation du Saint-Laurent.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Entrée supérieure.

C'est en 1889 que les MM. Murray et Cleveland ont commencé à l'entreprise les travaux qui leur ont été adjugés et qui sont en marche. Leur contrat est daté le 14 novembre 1888, et la fin des travaux fixée au 15 juin 1891.

Les travaux comprennent une écluse d'ascension, une écluse de prise d'eau, un canal d'alimentation, le creusement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la baie Ronde, distance d'environ un mille, et la démolition de l'ancienne écluse de prise d'eau, etc.

Le dragage, le forage et le sautage ont été en opération d'une manière non interrompue durant les saisons d'ouvrage.

Tous les matériaux enlevés, à l'exception des pierres dont on aura besoin pour les travaux et la terre convenable pour les berges, ont été transportés dans des chalans à clapets et coulés dans l'endroit choisi à cette fin entre les îles du Pilier et de la Sauvagesse.

Le 28 septembre 1894, l'espace occupé par les nouvelles écluses a été rempli de l'eau du canal et les portes d'écluse amenées par eau à l'endroit voulu, à travers une percée pratiquée dans la berge de l'ancien canal; les cinq paires de portes ont été mises en place, celles de l'écluse d'ascension fermées, le barrage ouvert, et l'eau en aval de l'écluse d'ascension baissée au niveau de la rivière.

Les berges de l'ancien canal ayant été enlevées, la navigation s'est faite par les nouvelles écluses, et l'on a construit à travers l'ancien canal les barrages destinés à former le canal d'alimentation.

Au commencement d'avril 1885, le lit du canal d'alimentation a été mis à sec, et on a trouvé les batardeaux tout à fait imperméables.

Les fondations du canal d'alimentation sont faites, et on a fini à peu près les deux tiers de la maçonnerie.

On a fait faire un relevé de la partie inférieure de ce canal afin de décider de la nature des travaux que demanderait l'agrandissement; on a aussi terminé celui du chenal du nord vers l'ouest à partir de l'entrée supérieure.

Des relevés préliminaires ont été faits ou se continuent dans les divisions des Galops, de la Jonction et des Iroquois, ainsi que le long de la côte et des hauts-fonds, afin de déterminer le caractère et l'étendue de l'agrandissement projeté.

On fait un relevé des hauts-fonds du Rapide Plat, et cette saison on en fera un autre du chenal du sud ou de la Roche Plate en amont des Galops.

C'est l'intention de demander des soumissions pour la reconstruction de la jetée nord à l'entrée inférieure de l'écluse n° 22, ainsi que des jetées nord et sud de l'entrée inférieure de l'écluse n° 26.

Fleuve Saint-Laurent et canaux.

On a acheté en octobre 1894 le remorqueur *Alert*, de 34 tonneaux, pour les fins d'examen et d'inspection, et on l'a muni d'un treuil à vapeur avec câble pour jeter l'ancre dans les rapides.

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

TOM S. RUBIDGE.

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 10 septembre 1895.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal Welland et ses embranchements pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

Si l'on excepte l'accident survenu à l'écluse n° 22, le matin du 9 mai 1895, alors que le vapeur *Jack*, de l'île au Jardin, brisa les quatre portes de cette écluse et une porte de l'écluse 21, il n'y a eu aucune interruption du trafic qu'il vaille la peine de mentionner. Dans la circonstance susmentionnée, il y a eu un délai dans le trafic de quatre jours et demi.

Le vapeur entra dans l'écluse avec trop de rapidité, se fiant à sa machine pour arrêter à temps. Le mécanicien ne répondit pas assez tôt au commandement du capitaine et les portes furent emportées.

Cet accident est dû entièrement à ce que l'on n'a pas observé les règles et règlements des canaux, et à moins que l'on ne suive strictement les règles, il y aura encore des accidents et des délais.

On a fait donner aux propriétaires du bateau et autres personnes responsables un cautionnement de \$5,000, et permis, le 13 mai, au vapeur de continuer sa route.

Au 30 juin dernier, les dommages n'étaient pas encore complètement réparés, voilà pourquoi la somme qu'ils ont coûté ne se trouve pas portée au relevé des dommages causés aux propriétés des canaux qui accompagne ce rapport.

Au cours de l'année on a fait les divers renouvellements et réparations suivants :—

DIVISION N° 1.

De Port-Dalhousie à l'écluse de prise d'eau.

Ateliers, Port-Dalhousie.—Apporté les portes de rechange de l'écluse de prise d'eau, examiné ces portes, les munir de goujons en orme, de nouvelles vannes, etc.; examiné les quatre portes de l'écluse n° 1 de l'ancien canal endommagées par le *City of Windsor* et les reconstruire; réparé vingt-quatre brouettes et vingt ciseaux à glace; fait 300 blocs; apporté sur les lieux et reconstruit les deux portes de l'écluse de prise d'eau.

Bâti un nouveau ponton destiné aux menues réparations et peinturé le même. Tiré à terre et démolit l'ancien ponton n° 1, et utilisé autant que possible le fer de l'ancien ponton dans la construction du nouveau. Réparé le ponton n° 2 et la sonnette à vapeur, le couvrir en planches, calfater et goudronner dans les joints des ponts. Tiré à terre et réparé le chalan *Sir Charles*.

Bâti une forge de 15 x 30 pieds, et la munir de l'outillage nécessaire. Remplacer les cinq portes des écluses n°s 21 et 22 brisées par le vapeur *Jack* par des portes de rechange prises dans l'étang de l'écluse n° 1; tirer à terre et reconstruire les portes brisées et les placer dans la réserve.

Havre de Port-Dalhousie.

Réparé les jetées de temps à autre, celles qui n'étaient pas mentionnées dans le contrat de renouvellement. Renouvelé le ponceau sous la chaussée du côté est du havre; renouvelé les cloisons et la plates-formes du débarcadère du bateau-passeur; réparé après les coups de mauvais temps le pont flottant d'hiver, et enfoncé des pilotis pour le tenir en place; réparé la chaussée depuis l'écluse n° 1 jusqu'à la station; établi des fossés sur les côtés; raffermi les poteaux d'amarrage aux points nécessaires.

Ecluse n° 1, pont n° 1 et bief.—Construit un pont temporaire en amont du déversoir de l'écluse n° 1, démolit et reconstruit le pont de la chaussée à cet endroit et enlevé le pont temporaire; posé de nouveaux madriers dans les segments à chaque extrémité du pont n° 1. Boulonné de nouvelles lisses aux murs de l'écluse à l'extrémité supérieure, posé six cordes de pierre dans les caissons des portes, posé un nouvel appareil de déplacement au pont n° 1, enlevé les anciens poteaux d'amarrage et remplacé par de nouveaux, fait un nouveau ponton de service

en employant 2 matrices en laiton, 3 rondelles en laiton, 2 câbles, 2 roues hydrauliques et leurs boîtes, poser une nouvelle vanne à coulisse et 2 nouvelles roues de champ.

Ecluse n° 2 et bief.—Enlevé deux anciens et poser deux nouveaux poteaux pour câbles de sûreté; ouvert 550 verges linéaires de fossés sur les deux côtés du canal, fait un ponton de service, avec emploi d'une vanne à coulisse, 1 roue hydraulique, 1 rondelle en laiton, 2 montants dentés, 1 pignon, 1 matrice en laiton, 1 câble.

Ecluse n° 3 et bief, pont n° 2.—Réparé les remblais en arrière de l'écluse, examiné et réparé les pièces de support et les tirants du pont tournant et rajusté toutes les parties, enlevé les anciens poteaux d'amarrage et remplacé par de nouveaux et étais, avec trois matrices en laiton, 2 rondelles en laiton, 2 longs câbles, 1 roue hydraulique et sa boîte, 1 vanne à coulisse, 1 engrenage intermédiaire, un nouveau tablier sur le radeau de service.

Ecluse n° 4 et bief.—Enlevé les vieux poteaux d'amarrage et remplacé par de nouveaux avec étais; redressé d'autres poteaux; mis de nouvelles pièces de bois pour protéger les roues hydrauliques et les arbres, avec 1 engrenage intermédiaire, 1 câble court, 2 pignons bronzés, 1 rondelle en laiton, 1 roue hydraulique, poser un nouveau tablier sur le radeau de service.

Ecluse n° 5 et bief.—Réparé les remblais en arrière de l'écluse, 1 nouvel engrenage, 1 montant, 1 manivelle de vanne, 4 nouvelles matrices en laiton, 4 rondelles en laiton, 1 câble, 1 engrenage intermédiaire, 1 vanne à coulisse, 2 pignons bronzés, 1 nouveau râtelier pour recevoir les perches, les échelles, etc., enlevé un vieux poteau d'amarrage et remplacé par un nouveau de forte dimension; posé quelques petits, et mis un nouveau tablier sur le radeau de service.

Pont n° 3 (rue du Lac).—Enlevé les vieilles défenses de la culée, posé de nouvelles et de nouvelles lisses; posé de nouvelles lisses et des liens pour rendre plus solides les pilots jointifs formant le pilier du centre, posé de nouveaux anneaux et des chaînes sur les heurtoirs flottants où c'était nécessaire, remplacé les vieux par de nouveaux poteaux d'amarrage.

Pont n° 4 (Chemin de fer Grand-Tronc).—Renouvelé les lisses aux points de rupture, posé un nouveau bloc d'arrêt avec pièces d'emboîtement, 1 nouveau ressort d'ouverture, 2 coussinets de traction, 6 nouveaux poteaux d'amarrage en remplacement de vieux.

Ecluse n° 6 et bief, et pont n° 5 (rue Geneva).—Réparé la voie conduisant à l'écluse et au pont; réparé les remblais aux points défectueux, employant 3 cordes de pierres de parement; enlevé et remplacé mieux cent pieds linéaires de pierre de couronnement sur le côté est de l'entrée supérieure; boulonné sur la maçonnerie de nouvelles lisses au-dessous du niveau de l'eau; posé sur les 4 portes de nouvelles pièces de bois de couronnement; préparé un râtelier destiné aux perches, échelles, etc.; posé un nouveau tablier sur le radeau de service, 1 nouveau montant, 1 tige à pas de vis pour vanne, 2 matrices en laiton, 4 rondelles en laiton, 2 câbles, 1 engrenage intermédiaire. Un nouveau hangar pour l'huile.

Ecluse n° 7 et bief.—Posé de nouvelles gardes aux roues des portes, renouvelé le pont d'une porte et les lisses; réparé un autre; préparé un râtelier destiné aux perches, aux échelles, etc., enlevé de vieux poteaux d'amarrage et les remplacer par de nouveaux; utilisé 35 cordes de pierre pour réparer les parements en pierre des remblais; fait des fossés sur chaque côté du bief, 1 vanne à coulisse, 1 levier denté, 1 levier, 1 groupe de rouleaux coniques, 2 roues hydrauliques, 2 câbles, 1 pignon bronzé, un nouveau tablier sur le radeau de service.

Pont n° 6 (rue Niagara).—Renouvelé les pilotis de renfort, les lisses et les liens à l'extrémité du pilier central, posé des nouvelles chaînes avec anneaux sur les heurtoirs là où c'était nécessaire, resserré les tirants, et rajusté les comes, etc.

Ecluse n° 8 et bief.—Posé de nouvelles gardes aux roues et des pièces de bois protectrices sur les quatre portes; remplacé 5 poteaux d'amarrage; poser un nouveau tablier sur le radeau de service, une matrice en laiton, 2 rondelles en laiton, 1 levier, 3 câbles, 1 nouveau montant à griffe, 1 engrenage pour roue de

traction, 1 groupe de rouleaux coniques et les cadres, 2 roues hydrauliques et leurs boîtes.

Ecluse n° 9 et bief.—Fait un nouveau pont de piétons, réparé le remblai et posé 10 cordes de pierre protectrice sur les talus; creusé un fossé sur le côté nord du bief; préparé un râtelier destiné aux perches et aux échelles, et remplacé les poteaux d'amarrage détériorés, une tige glissante, 1 jeu d'engrenages, 3 matrices en laiton, 2 pignons bronzés, 1 roue hydraulique et cadre, 1 engrenage intermédiaire, 1 câble, 1 roue hydraulique.

Pont n° 7 (chaussée de Queenston).—Mis en ordre l'appareil de mouvement du pont, pratiqué une trappe dans le tablier du pont, posé 6 nouveaux boulons à œil, et tenu les heurtoirs en ordre.

Ecluse n° 10 et bief.—Réparé les berges du canal, employé 6 cordes de pierre sur les talus, nettoyé le débouché du ponceau du dixième mille, fait des fossés au pied des talus, remplacé les vieux poteaux d'amarrage, préparé un râtelier pour perches et échelles, etc., 1 vanne à coulisse, 2 roues hydrauliques, 1 câble, 1 pignon bronzé, 1 arbre d'engrenage, 1 roue de champ, 2 matrices, 1 montant à griffe, 1 nouveau levier denté pour une vanne.

Pont n° 8 (chemin d'Homer).—Renouvelé le groupe de pilots, les lisses et les liens à chaque extrémité du pilier central, et réparé les heurtoirs flottants, les boulons à œil et les chaînes.

Ecluse n° 11 et bief.—Réparé la berge du canal aux points défectueux; réparé le parement en pierre; préparé un râtelier pour les perches, les échelles, etc.; posé un nouveau lien et des gardes à la roue; une forte lisse sur les portes supérieures; 1 engrenage intermédiaire; 1 roue hydraulique; 1 montant de cadre à dents, 1 pignon bronzé, 2 câbles, 2 matrices en laiton, 1 rondelle en laiton.

Ecluse n° 12 et bief.—Réparé les berges et le parement en pierre, renouvelé 5 poteaux d'amarrage, préparé un râtelier pour les perches, les échelles, etc.; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; 3 pignons bronzés; 1 forte lisse sur l'une des portes; 2 câbles, 2 matrices en laiton, 4 rondelles en laiton, 3 roues hydrauliques, 1 montant à griffe.

Ecluse n° 13 et bief—Pont n° 9 (Chemin de Saint-David).—Réparé les berges aux endroits défectueux, ainsi que le parement en pierre, remplacé 7 vieux poteaux d'amarrage, redressé 3 autres, préparé un râtelier pour les perches et les échelles, etc.; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; 2 pignons bronzés, 4 nouveaux montants à griffe, 1 matrice en laiton, 2 rondelles de laiton, 1 roue hydraulique, 1 engrenage intermédiaire, 5 câbles, 1 engrenage conique, 1 arbre d'engrenage.

Ecluse n° 14 et bief.—Réparé la levée du réservoir en un endroit où un éboulement avait eu lieu, ainsi que d'autres plus légers causés par filtration; remplacé 8 vieux par de nouveaux poteaux d'amarrage; préparé un râtelier pour perches, échelles, etc.; posé un nouveau tablier sur le radeau de service, 1 mât, 1 pignon bronzé, 4 nouvelles roues hydrauliques, 5 câbles, 1 matrice en laiton, 1 rondelle en laiton, 1 montant à griffe, 2 vannes à coulisse.

Ecluse n° 15 et bief.—Assujetti la maison du gardien à la fondation en pierre au moyen de boulons, remplacé par des nouveaux 11 vieux poteaux d'amarrage, renouvelé une passerelle à piétons, posé un nouveau tablier sur le radeau de service, réparé les berges et posé en parement 5 cordes de pierre; 3 vannes à coulisse, 3 câbles, 1 engrenage intermédiaire, 1 nouvelle chaîne de fermeture, 1 levier, 1 pignon bronzé.

Ecluse n° 16 et bief.—Remis à niveau les tassements qui se sont produits dans les levées du canal et du réservoir, relié aux fondations les huttes du guet; enlevé et renouvelé 7 poteaux d'amarrage; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; posé sur les talus des berges 12 cordes de pierre; posé de nouveaux supports sous les ponts des portes; 3 matrices en laiton, 1 rondelle en laiton, 1 câble, 2 nouveaux montants à griffe, 3 engrenages intermédiaires.

Ecluse n° 17 et bief.—Réparé une lisse cassée à la tête de l'écluse; posé un nouveau tablier sur le radeau de service, assujetti à la maçonnerie les huttes du guet au moyen de boulons; posé de nouvelles pièces de bois protectrices pour les roues

hydrauliques et leurs cadres; 3 nouveaux montants à griffe; 1 matrice en laiton, 1 rondelle en laiton, 7 roues hydrauliques, 4 câbles, 1 mât, 2 vannes à coulisse, 1 pignon bronzé.

Ecluse n° 18 et bief.—Assujetti aux fondations les huttes de guet au moyen de boulons; réparé les parements en pierre des berges; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; une nouvelle passerelle de porté, 3 roues hydrauliques; une boîte pour roue hydraulique; une roue de champ; 2 rondelles de laiton; un câble; un pignon en bronze.

Ecluse n° 19 et bief.—Rempli un tassement produit dans la levée du réservoir, ancré les huttes de guet dans les fondations; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; redressé 3 poteaux d'amarrage; une roue hydraulique, 2 rondelles en laiton; un levier à griffe, 2 câbles.

Ecluse n° 20 et bief.—Assujetti les huttes de guet dans les fondations au moyen de boulons; réparé et rempli des brèches par éboulis produits dans la levée du réservoir; posé des pierres pour en protéger les talus, là où il y avait eu des brèches; enlevé 7 vieux poteaux d'amarrage avec étais et remplacé ces poteaux par de nouveaux; redressé 2 autres poteaux. Posé un nouveau tablier sur le radeau de service; réparé la roue hydraulique, les gardes et les pièces protectrices; une roue hydraulique, 2 matrices et des rondelles en laiton, une nouvelle passerelle de porte, un câble.

Ecluse n° 21 et bief.—Rempli et bien tassé de larges fissures dans les berges; posé de la pierre pour en protéger les talus aux endroits nécessaires; enlevé 5 vieux poteaux d'amarrage avec étais, et remplacé ces poteaux par des nouveaux; redressé 4 autres poteaux. Posé un nouveau tablier sur le radeau de service; 2 pignons en bronze; une vanne à coulisse et son cadre; 2 passerelles de porte, 6 roues hydrauliques; un montant à griffe; 2 câbles; 1 matrice en laiton.

Ecluse n° 22 et bief.—Creusé la berge jusqu'au fond d'une fissure, et rempli en bousillage; posé un nouveau tablier sur le radeau de service. Creusé 350 pieds de fossés. Posé des pièces protectrices pour les roues hydrauliques et les essieux. 1 levier à grippe pour déplacement; 2 demi-cercles d'engrenage; 2 passerelles de portes; 4 câbles, 2 matrices en laiton; 4 rondelles en laiton; 1 roue à moyen; 2 roues hydrauliques; 4 nouvelles portes d'écluse et leur machinerie. Enlevé 5 vieux poteaux d'amarrage et étais; remplacé ces poteaux par des nouveaux; redressé 5 autres poteaux.

Ecluse n° 23 et bief.—Enlevé 1 vieux poteau d'amarrage et ses étais, remplacé ce poteau par un nouveau de forte dimension; redressé 4 autres poteaux; posé un nouveau tablier sur le radeau de service; bâti de nouvelles plates-formes en avant de la maison de garde. Posé un nouveau lien sur la porte des piétons. Posé de nouvelles gardes pour les roues hydrauliques, et leurs attaches. 1 roue hydraulique, 4 câbles, 1 engrenage intermédiaire, 2 rondelles en laiton, 1 pignon en bronze, 1 vis de pression, 1 levier à griffe.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Enlevé 5 vieux poteaux d'amarrage avec étais; remplacé par des neufs; redressé d'autres. Posé un nouveau tablier sur le radeau de service. Posé une nouvelle lisse contre les choes. Réparé les cames du pont. 5 câbles, 1 accotoir, 1 matrice en laiton, 2 rondelles, 2 boulons à œil, 2 anneaux, 1 pignon en bronze; 1 roue hydraulique, 1 engrenage intermédiaire, 1 vanne à coulisse, 1 jeu de pièces mécaniques pour le service des vannes.

Pont du chemin de fer Grand-Tronc, N° 11.—Réparé des heurtoirs de temps à autre et posé 6 nouveaux anneaux et boulons à œillet.

Ecluse n° 25 et bief.—*Pont et déversoir.*—Construit un nouveau pont sur le déversoir. Enlevé le tablier du pont tournant, et posé de nouvelles longrines et madriers; soulevé le pont tournant pour le mettre en place; pivot déplacé. Posé un nouveau tablier sur le radeau de service. Enlevé 8 vieux poteaux d'amarrage avec étais; remplacé par des nouveaux. 2 câbles, 1 jeu de rouleaux coniques, 1 sous-longeron.

Ecluse de prise d'eau.—Enlevé les vieilles portes d'écluse; posé de nouvelles; examiné avec soin, réparé et peinturé le sémaphore. Posé un nouveau tablier sur le radeau

de service, auquel on a ajouté un nouveau câble. Enlevé l'ancienne plate-forme de la maison de l'écluse et posé une nouvelle.

Généralement.

On a fait toutes les réparations et les renouvellements nécessaires à toutes les machineries et au mécanisme des portes d'écluses, des déversoirs, des ponts tournants, etc., partout, et on les a toujours tenus propres au service. Le plongeur a de plus enlevé de temps à autre de nombreuses obstructions soit des écluses, soit de dessous les portes.

Les tirants et toutes les autres parties du pont tournant ont reçu une attention constante et ont été bien entretenus et ajustés.

Les tirants, les lisses, les pièces protectrices, les passerelles, etc., dans toutes les écluses, ont été renouvelés de temps à autre et réparés chaque fois que cela était à propos.

On a nivelé les berges du canal, et elles ont été tenues en bon ordre.

On a coupé et brûlé les chardons et les mauvaises herbes sur la propriété du gouvernement.

DIVISION N^o 2.

Depuis l'écluse de garde jusqu'au pont de Welland.

Pont n^o 13.—On a arraché un pilot cassé, et on en a enfoncé un autre de 35 pieds au pilier central. On a remplacé et assujetti les heurtoirs, posé un nouveau câble et réparé le pont. Réparé et muni de chaînes les vieux heurtoirs.

Pont n^o 14.—Nil.

Pont n^o 15.—Réparé et remplacé les défenses qui avaient été endommagées par les vapeurs *Egyptian* et *Argonaut*.

Pont n^o 16.—Réparé le tablier du pont. Réparé le pivot et la défense endommagés par le vapeur *Bannockburn*. Réparé le heurtoir et la charpente de contour.

Pont n^o 17.—Enlevé l'ancien plancher et posé de nouvelles longrines et un plancher en chêne de 3 pouces; on a fait également un plancher en chêne de 3 pouces sur les approches. Enlevé le pont temporaire, réuni les matériaux sur la berge, que l'on a chargés sur des chalans, avec une certaine quantité d'autres vieilles pièces de bois, et transportés sur le terrain destiné aux portes de l'écluse 21. On a nivelé les approches faites pour le pont temporaire et réparé le chemin de halage.

On a enlevé l'ancien plancher et les pièces de bois détériorées qui se trouvaient sur l'ancien chemin de halage traversant l'ancien aqueduc de Welland. On a posé des pièces de bois comme couronnement, et rempli l'intervalle de 6 pouces de macadam. On a enlevé le pont nord utilisé à Bell's Creek, Port-Robinson, et on en a transporté une partie à Welland pour y construire un pont temporaire. On a amené de la cour destinée aux portes d'écluse un chalan chargé des pièces du pont temporaire à travée destiné à Welland, érigé ce pont et fermé le pont tournant permanent pour en renouveler le plancher. Lorsque l'on a fermé le canal pour l'hiver, on a fermé en même temps tous les ponts et mis en position à Welland et Port-Robinson les flottes d'hiver, puis on a examiné le fond du canal et enlevé les obstacles. On a creusé des fossés à la grande tranchée et en diverses autres parties du canal. On a réparé les percées causées par l'eau sur le chemin de halage à la grande tranchée, conduit la nouvelle petite chaloupe à l'aqueduc de Welland et ramené la vieille afin de la réparer, enlevé 3 vieux poteaux d'amarrage que l'on a remplacé par trois nouveaux poteaux mesurant 10 pieds, avec étais, près du pont n^o 13. Construit un drain en pierre à travers la chaussée au sud de Port-Robinson que l'on a recouvert en dalles. Soulevé le pont tournant de la chaussée traversant l'écluse de Port-Robinson, et coincé le pivot.

On a nettoyé le fossé le long du chemin en pierre; réparé le pont du chemin de halage qui traverse le ruisseau au nord du pont n^o 16, et fait le remplissage en arrière des murs en aile; râclé la surface des chemins de halage et de service entre les ponts 13 et 16, et rempli les tassements plusieurs fois; rempli une percée faite par l'eau et réparé le mur en pente sur le côté est du pont n^o 16; recueilli sur un chalan et

un radeau toutes les vieilles pièces de bois et les billots calés, etc., entre la traverse "Air-line" et Allanburg, et transporté ce bois ainsi sauvé dans la cour ou terrain dépendant de l'écluse 21; employé un plongeur pour enlever les pierres du fond du canal, et même eu recours au pétardement; resserré tout l'ouvrage en fer et réparé le plancher du pont tournant qui traverse l'écluse de Port-Robinson. Réparé et caifaté le bateau-passeur à Port-Robinson; nettoyé et creusé le fossé double le long de la ferme Silverthorne à l'ouest du pont n° 16, ainsi que le deuxième fossé au nord; rempli le puisard de l'ancien chemin Burgar; nettoyé le deuxième fossé au nord de l'aqueduc de Welland; réparé le chemin de halage; réparé le long pont flottant, ainsi que le chemin et les approches qui y conduisent à la traverse de Port-Robinson. Mis en place les poteaux et deux barrières en travers du chemin de halage au nord du pont 15. On a pris les sondages dans le cours d'eau Chippewa, au pied de l'écluse d'ascension près de l'aqueduc de Welland; réparé le talus de la levée et rempli les tassements produits par l'eau sur les deux côtés du chemin Burgar; réparé le ponceau et remplacé le poteau miliaire et indicateur au pont 16; réparé un tassement produit dans le chemin de halage au ponceau du ruisseau de Bell; nettoyé le ponceau en pierre et le fossé et réparé l'aqueduc en tuiles près du pont n° 16, sur les côtés est et ouest; cassé de la pierre et chargé un chalan de cette pierre au chemin Burgar; employé cette pierre à remplir une percée produite par l'eau près de l'écluse du cours d'eau Chippewa. Chargé un chalan de pierres près de l'aqueduc de Welland et réparé le mur en pierres sèches et les tassements dans la grande tranchée. Réparé le gazonnement sur les talus près de la traverse de Port-Robinson. Creusé un nouveau fossé à l'extrémité sud de la grande tranchée, et réparé le gazonnement sur le côté ouest. Construit un nouveau ponceau et réparé deux autres sur le côté est au nord du pont 16, examiné le fond de l'aqueduc Welland et 100 verges de chaque côté, et enlevé les pièces de bois au fond de l'eau, etc.

DIVISION N° 3.

Depuis le pont de Welland jusqu'à Port-Colborne.

Pont n° 18.—Renouvelé les défenses du pont de la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.

Pont n° 19.—Réparé de temps à autre le mécanisme du pont, les crapaudines et les cames ainsi que le tablier.

Pont n° 20.—Réparations faites par la Compagnie du Grand-Tronc.

Passage d'eau Air-line.—Enfoncé de nouveaux pilots protecteurs et mis en position un chalan et un ponton pour le service du passage d'eau; renouvelé et adoucir les pentes d'approche à chaque extrémité. Diminuer à la pelle le talus du canal. Réparé et ajusté de temps à autre l'outillage de fonctionnement. Construit et mis en place les plans inclinés mobiles pour le service d'hiver.

Pont n° 21.—Enlevé les pièces de bois détériorées de la pile de défense du centre et les pièces de renfort dans le parement en coffrage de la culée de l'ouest pour les remplacer par de nouvelles pièces, et rempli de pierre les espaces entre les pièces du coffrage. Enlevé les anciens heurtoirs que l'on a remplacés par des lisses en chêne boulonnées à la pile. Réparé le dommage fait par le vapeur *Fairbanks*. Réparé de temps à autre le tablier du pont. Construit des fondations en pierres sèches sous la maison du gardien, nivelé le terrain à l'entour et rempli l'emplacement abandonné.

Pont n° 22.—Réparations faites par la Compagnie du Grand-Tronc.

Pont n° 23.—Réparé de temps à autre le tablier du pont.

Havre de Port-Colborne.—Réparé les culées et la jetée de l'ouest, à l'entrée, ainsi que la plate-forme de la balise et des piliers et les autres points défectueux le long de la jetée de l'ouest. Réparé le débarcadère du passage d'eau.

Chargé de fer un chalan à Port-Colborne, et transporté ce fer dans la cour ou terrain dépendant de l'écluse 21. Nettoyé et creusé de temps à autre, quand jugé nécessaire, les fossés latéraux et les fossés du chemin de halage et du chemin de service de chaque côté du canal entre le pont Welland et le lac Erié, de même le long du biez de Welland.

Examiné le fond du havre de Port-Colborne et de diverses parties du canal dans la direction de Welland, en différents temps, et enlevé les pièces de bois au fond de l'eau, etc. Reconstitua le mur de pierre le long du fossé de Neff, à Humberstone. Tenu en réparation et maintenu en place à diverses reprises et en divers endroits les heurtoirs en bois le long de la coupe pratiquée dans le roc, entre Humberstone et Port-Colborne. Enlevé l'ancien barrage en argile du biez de Welland au sud des portes d'amont, à la jonction. Extrait de la carrière de la pierre que l'on a transportée aux caissons et aux approches du pont de Humberstone. Réparé la porte d'écluse et le bateau passeur de Port-Colborne. Chargé un chalan au passage d'eau de Air-line, au pont de Welland, et le long du canal, de vieilles pièces de bois pour la cour des portes. Creusé le chenal du canal Welland avec une drague à la main. Enlevé, avec le secours d'un plongeur, de l'écluse de Port-Colborne, en différents temps des pierres et du gravier, et réparé les vannes des portes. Enlevé beaucoup de poteaux d'amarrage détériorés, ainsi que leurs étais, entre Welland et le lac Erié; posé de nouveaux poteaux. Creusé à l'endroit voulu et posé un drain de madriers sur les côtés des talus près du pont Air-line, et à travers le chemin de halage et le chemin de service à divers autres endroits. Appliqué fréquemment du corroi à diverses fissures dans les levées, nivelé et réparé partout où cela était requis les chemins de halage et de service, et fait un parement en pierres sur les talus du canal. Nettoyé et creusé à diverses reprises après des tempêtes le canal de décharge qui se jette dans le lac Erié à l'est du havre de Port-Colborne. Enlevé le vieux pont et les souches au déversoir de Brancis. Scié la glace pour dégager le vapeur *Grace* à Port-Colborne; râclé la surface du chemin de halage entre Humberstone et Welland, et rempli les ornières; réparé le pont qui traverse le biez de Welland; préparé une drague pour sonder le havre et le canal. Coupé tous les chardons et les mauvaises herbes de chaque côté du canal, du biez de Welland et sur autres propriétés du gouvernement.

DIVISION N^o 4.

Division de Dunnville et de la rigole d'alimentation.

L'approvisionnement de l'eau a été suffisant pour faire marcher tous les moulins d'une manière satisfaisante sur tout le parcours, à l'exception du biez de Welland.

On a nettoyé les buses d'écluses à Dunnville, Port-Maitland et Jonction, réparé les portes d'écluse et tenu en bon ordre tout le mécanisme.

On a enlevé de la rigole d'alimentation les billes calées et les autres obstacles. On a mis en tas et brûlé les broussailles et autres débris qui avaient été entraînés des fossés et des drains dans les aqueducs sous le canal.

On a retiré et jeté dans le cours d'eau inférieur la forte quantité de bois en dérive et de débris entraînés par la Grande-Rivière durant les crues du printemps et accumulés en face des déversoirs et du barrage à Dunnville.

On a enlevé partout et remplacé par du bois neuf les madriers vermoulus ou cassés des tabliers des différents ponts.

On a soulevé tous les ponts tournants, ajusté les pivots et nivelé la couronne de roulement. Partout où c'était nécessaire on a nivelé et exhaussé les approches de tous les ponts.

Les heurtoirs en avant du barrage de Dunnville et les groupes de pilots avaient été en partie rompus et entraînés par la glace au printemps. On a remplacé les heurtoirs, enfoncé de nouveaux pilots en chêne, et attaché solidement les heurtoirs au moyen de chaînes.

On a posé un nouveau tuyau d'égout de 10 pouces afin de faire écouler l'eau qui s'infiltrait dans la cave du bureau du canal à Dunnville.

On a fait des renouvellements et des réparations considérables au tablier et aux piles du long pont à Dunnville. On a renouvelé le tablier sur une longueur de 300 pieds, remplacé les pièces de bois détériorées, et les piles ont reçu un blindage en madriers de chêne de 2 pouces pour les protéger contre les efforts de la glace, et l'on a muni la face de chaque pile de fortes pièces nouvelles de chêne. 5 nouvelles portes protectrices contre les hautes eaux ont été construites et placées pour remplacer les anciennes enlevées par de gros billots et du bois en dérive. On a lesté

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

de pierre dans les piles de ponts, et mis en bon état le tablier du long pont. Là où la crue des eaux avait causé des dommages à la charpente ou au couronnement du pont, on a réparé ces dommages.

On a renouvelé le pont traversant le fossé latéral sur le chemin Sourwine, et réparé celui du chemin qui suit la limite de la ville.

On a fait beaucoup de remplissage d'ornières et de tassements le long des levées du canal, ainsi que le long du remblai du barrage de Dunnville.

On a donné deux couches de peinture aux ponts tournants des chemins de Dunnville et de Bird.

On a redressé, élargi et creusé quatre-vingts perches de l'embouchure du ponceau de Cranberry Creek, nettoyé les fossés latéraux entre Marshville et Broad Creek, et enlevé les éboulis de terre et obstacles de toute espèce.

On a calfaté le chalán servant aux réparations, réparé la sonnette et les bateaux plats ; on a peinturé ces derniers et fabriqué 6 nouvelles rames.

On a enlevé les vieux poteaux détériorés au pont qui traverse l'écluse de la rigole d'alimentation, à la jonction de Welland, et on les a remplacés par des neufs. On a enlevé des approches de l'écluse tout le bois calé et les débris.

Enlevé le vieux pont non solide de la chaussée et qui traversait le biez de Welland, près de la maison de G. Hannah ; on l'a remplacé par un nouveau.

On a tenu en bon état toutes les ventelles des déversoirs et le mécanisme en général.

On a enlevé de la propriété du gouvernement tous les chardons et autres mauvaises herbes.

ANCIEN CANAL DE WELLAND.

Ecluse n° 1, bief et pont.—On a posé des madriers à l'extrémité du pont, et le chemin de halage flottant a été réparé de temps à autre à différents points.

Ecluse n° 2, bief et pont.—Réparé le chemin de halage près du creek de 12 milles, examiné le fond du canal et enlevé les billots calés ; réparé les ponts de deux déversoirs, et les défenses en pilotis en avant, posé de nouvelles pièces de bois et partie du plancher au déversoir supérieur, posé des madriers aux extrémités des ponts de l'écluse n° 2 et de celle de la rue Saint-Paul ; séparé l'approche ouest du pont de la rue Saint-Paul ; resserré les écrous des tirants, etc., au pont de l'écluse n° 2, et rajusté les comes, etc. Réparé à deux reprises le pont tournant qui traverse le biez. Réparé les fissures dans les remblais le long des déversoirs ; nettoyé et réparé les chevalets sur le devant ; enlevé la vieille travée dans le pont du chemin de halage près de la fabrique de paniers pour la remplacer par une nouvelle.

Ecluse n° 3 et bief.—Réparé le chemin de halage, réparé la maçonnerie de l'écluse, reposé les fers d'ancrage et une passerelle de porte ; reconstruit des défenses en pilotis sur le devant du déversoir ; reposé des heurtoirs avec de nouvelles chaînes.

Coursier hydraulique (n° 1).—Réparé le chevalet en fer supportant l'aqueduc et le plancher ; reconstruit le mur en pierres sèches sous le pont du chemin public de Thorold ; réparé la levée sur un parcours de 100 pieds, à l'endroit où une fuite d'eau s'était produite ; retiré l'eau du coursier et nettoyé ce dernier ; réparé et mis en ordre les ventelles, le mécanisme et les chevalets à la tête du coursier, sur le bief de l'écluse n° 11.

Ecluse n° 4, bief et pont.—Réparé le chemin de halage ; renouvelé poutre principale de la porte d'en haut et rajusté le mécanisme ; réparé les maisons des éclusiers et leurs dépendances ; réparé l'approche du pont ; fait un fossé et un petit mur en talus.

Ecluse n° 5, bief et pont.—Réparé le chemin de halage, replanché 5 pieds du pont de service qui traverse l'entrée du déversoir, construit un hangar en bois au pont, réparé le pont du déversoir, 1 cylindre de cabestan volant ; préparé 4 plates-formes de cabestans ; posé des étais au pont et resserré les tirants, etc.

Ecluse n° 6 et bief.—Réparé le plancher du pont du chemin de halage qui traverse le déversoir ; arrêté les fuites d'eau dans la levée au déversoir et en d'autres points.

Ecluse n° 7, bief et pont.—Reposé le cabestan volant de la porte d'écluse et réparé le chemin de halage le long d'icelle; construit une nouvelle fondation pour un cabestan volant, et réparé le plaucher du pont tournant.

Ecluse n° 8 et bief.—Nil.

Ecluse n° 9 et bief.—Nil.

Ecluse n° 10 et bief.—Réparé la maison de l'éclusier, creusé des fosses d'aisance; renouvelé le pont qui traverse le biez et réparé les approches.

Ecluse n° 11 et bief.—Construit deux nouvelles fondations pour cabestan volant; bâti une nouvelle cheminée pour la maison de l'éclusier.

Ecluse n° 12 et bief.—Réparé une fissure dans le remblai près du réservoir.

Ecluse n° 13 et bief.—Nil.

Ecluse n° 14 et bief.—Reconstruit le pont qui traverse le déversoir; réparé une fissure dans le remblai; posé quatre nouvelles fondations de cabestans volants.

Ecluse n° 15, bief et pont.—Enlevé de l'écluse une forte quantité de pulpe; rebâti le pont qui traverse le déversoir; arrêté deux fois une fuite d'eau dans le remblai.

Ecluse n° 16 et bief.—Enlevé de l'écluse une forte quantité de pulpe; posé près de la porte d'aval une nouvelle fondation pour cabestan volant.

Ecluse n° 17 et bief.—Réparé et recouvert en bardeaux la maison de l'éclusier, et réparé le mécanisme de la porte d'écluse; reconstruit le pont du déversoir; rajusté les tiges et le mécanisme des ventelles; arrêté une fuite d'eau dans le remblai.

Ecluse n° 18 et bief.—Réparé et recouvert en bardeau la maison de l'éclusier; retiré l'eau du coursier; réparé les ventelles du déversoir; renouvelé le pont du déversoir; replanché le pont qui traverse le coursier; arrêté les fuites d'eau et posé 2 nouvelles fondations de cabestan volant.

Ecluse n° 19 et bief.—Recouvert en bardeaux la maison de l'éclusier; réparé la citerne et la clôture; posé quatre nouvelles fondations de cabestan volant; réparé les passerelles; arrêté une fuite d'eau dans le remblai.

Ecluse n° 20 et son bief.—Nil.

Ecluse n° 21 et son bief.—Nil.

Ecluse n° 22, bief et pont.—Réparé la maison de l'éclusier; donné 2 couches de peinture au pont; réparé les liens et les étriers; réparé une fissure dans la levée.

Ecluse n° 23 et bief.—Réparé la maison de l'éclusier, les clôtures et les barrières; réparé le pont du déversoir; renouvelé les chaînes des heurtoirs; réparé la passerelle et posé 4 nouvelles fondations de cabestan volant.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Renouvelé les pièces d'attache du pont tournant et étriers; fait et posé 1 nouvelle fondation de cabestan volant, réparé le pont du déversoir et le mécanisme des ventelles; réparé une fissure.

Ecluse n° 25, bief et pont.—Réparé les pièces d'attache du pont tournant d'O'Neill et réparé le radeau; arrêté des fuites d'eau à Thorold, au Bassin de Davis et Higgins; refait le chemin de halage au-dessus du pont de Marlatt. Enlevé l'ancien pont tournant à Allanburgh, lequel a été remplacé par un nouveau. Réparé le pont tournant de Marlatt.

Enlever l'ancien canal de décharge relié au coursier de Thorold. Fermé cette ouverture et fait un remblai imperméable; fait un barrage en amont du pont d'O'Neill pour aider à retirer l'eau du bief pour les réparations du printemps; enlevé ce barrage quand on n'en a plus eu besoin; calfaté les ventelles du déversoir d'Allanburgh.

Chargé 40 verges cubes de gravier à l'écluse n° 2 et transporté au pont d'Allanburgh pour en améliorer les approches.

Enlevé les vieilles défenses du pont à Allanburgh, enfoncé des pilots et complété les nouvelles défenses nécessaires.

Cour de dépôt et ateliers à l'écluse 21, ancien canal.—Dégagé le chalan *Chippewa* pour permettre de lui poser un nouveau pont et de le calfater. Reconstruit la drague à main; muni cette drague d'un cabestan volant, de chaînes et de pelles. Chargé le chalan *Chippewa* de bois de chauffage à transporter à Port-Dalhousie. Préparé 120 poteaux de clôture coupés à même des têtes de pilots. Tiré à terre et reconstruit l'ancien bac passeur de la traverse *Air-line*. Dégagé la sonnette flot-

tanté *Hercules* servant aussi de bateau-pension ; réparé ce bateau. Construit un nouveau pont tournant pour remplacer l'ancien pont qui traversait le canal au pied de l'écluse Allanburgh ; peinturé le nouveau pont. Réparé et calfaté le chalan-grue *Alabama* de la division n° 3. Réparé le chalan-grue *Chippewa* ; bâti un gaillard d'arrière et posé des quêtes. Coupé et livré ce vieux bois pour combustible aux huttes des écluses et des ponts et au bureau du canal. Séparé les pièces de deux vieux radeaux ; amené ces pièces dans la cour afin de s'en servir pour les réparations, etc. Embarqué et transporté sur chalan le vieux hangar de la cour de l'écluse n° 7 dans la cour de l'écluse 21. Transformé ce hangar en hangar pour le fer. Préparé les pièces de charpente d'un pont temporaire à ériger à Welland afin de s'en servir pendant que le pont tournant était replanchéié ; chargé ces pièces sur le chalan. Recueilli tout le vieux fer, soit soixante-dix tonnes ; transporté ce fer dans le nouveau hangar au fer dans la cour ; assorti ce fer. Couper une bonne quantité de vieilles pièces de bois en bois de poêle pour l'usage des gardiens pendant l'hiver. Fait deux casiers pour les blancs dont on se sert au bureau du canal.

Construit une nouvelle forge dans la cour ; muni cette forge d'un soufflet, d'une cheminée, d'une enclume, de l'outillage nécessaire, ainsi que de boulons et autres articles de forgeron. Enlevé et débité le bois de deux vieilles portes d'écluse. Posé une grue dans la cour et fourni aux ateliers la machinerie nécessaire. Construit quatre pompes de 8 pouces carrés et de 16 pieds de longueur. Muni d'un nouveau pont et calfaté le chalan-sonnette *Alexander* ; goudronné et peinturé ce chalan ; posé un pont temporaire afin de pouvoir s'en servir au passage d'eau *Air-line*. Réparé 8 anciennes et fait 6 nouvelles brouettes. Fabriqué quatre rames de 14 pieds de longueur. Débarrassé tous les ponts pour la saison. Halé sur lit le chalan-grue *Hamilton* ; réparé et remis à flot le dit chalan. Reconstitua le pont flottant à travers le chantier. Chargé un chalan de 24 nouveaux poteaux d'amarrage ; remorqué ce chalan et distribué ces poteaux le long de la division n° 3. Réparé l'ancien coursier apportant l'eau à la roue dans la cour. Nettoyé l'emplacement pour une voie permanente de lancement dans la cour de l'écluse 21. Construit un canot pour le service du chalan *Hercules*. Retiré l'eau et réparé le mécanisme du pouvoir hydraulique à l'atelier dans cette cour. Halé sur le lit le bateau-pension ; reconstruit ce bateau en partie. Construit avec des vieux matériaux une chambre de machines, de 17 x 22 pieds, dans la cour. Préparé dans l'atelier 84 boulons barbelés pour le service de la division n° 3. Transporté dans la cour plusieurs charges de chalan de vieux pilotis, etc., dans le cours de l'année. Poser dans la cour une nouvelle roue hydraulique de 6 pouces pour mettre en mouvement le soufflet de la forge.

Généralement.

Réparé les tabliers du déversoir, et nettoyé les fonds d'écluse quand il y a eu nécessité, pendant que l'eau était retirée du canal entre les écluses 2 et 25 ; réparé les chaînes et les câbles des portes d'écluse, les ventelles et le mécanisme. Préparé dans la forge dans la cour tout le nouveau et réparé tout l'ouvrage en fer actuel nécessaire aux réparations à faire sous l'eau partout dans le canal. Là où c'était nécessaire, on a jointoyé les murs en pierre des déversoirs.

Coupé tous les chardons et les mauvaises herbes le long du canal, des biez et sur toute autre propriété du gouvernement.

Le relevé suivant, "A", donne le montant des sommes perçues ou à percevoir pour dommages faits aux travaux du canal ; la pratique suivie a été la suivante. Lorsque le dommage est relativement petit, on fait l'estimation du coût de la réparation, et l'on perçoit ce montant du vaisseau avant qu'il sorte du canal. Quand les réparations sont terminées, on fournit aux intéressés un compte en détail, et s'il y eu surplus, on rembourse la différence.

Dans le cas du *City of Windsor*, qui, le 30 mai 1894, a arraché les quatre portes de l'écluse n° 1 (ancien canal), nous pensions que le montant des dommages (\$3,581.65) aurait été porté au relevé "A", attendu que l'affaire a été réglée par les tribunaux et que le vaisseau devait être vendu par ordre de cour pour solder la dette. Il n'y a pas de doute que cette vente devra avoir lieu. Il y a quelques autres

comptes de même nature, de date antérieure, non encore soldés, à moins que ces comptes aient été soldés par d'autres voies.

Le relevé " B " donne les sommes perçues ou à percevoir de la part des vaisseaux, ou des employés du canal, pour transgression des règlements qui régissent le canal.

Les relevés " C " et " D " donnent les hauteurs maxima et minima de l'eau sur les buses des nouvelles et des anciennes écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne pour chacun des mois de l'exercice.

On a fermé le canal le 11 décembre 1894. On l'a ouvert à la navigation le 20 avril 1895.

TRAVAUX IMPUTABLES AU REVENU.

Enlèvement de la superstructure de la jetée de l'est de Port-Dalhousie.—On a continué d'enlever la superstructure de la jetée de l'est, à Port-Dalhousie, pour y substituer du béton. On avait demandé des soumissions pour cet ouvrage, et l'entreprise a été adjugée à MM. Battle et Newman, de Sainte-Catherine et Thorold, dont la soumission était la plus basse.

Les pièces de bois de la superstructure actuelle sont enlevées jusqu'au niveau de l'eau basse mentionné dans le contrat, et l'on pose sur le coffrage, l'un à côté de l'autre, des blocs de béton, faits de ciment de Portland et mesurant 4 x 4 x 6 pieds. L'intervalle du centre est rempli de béton préparé avec du ciment naturel.

Ainsi qu'on l'a dit, l'ouvrage a marché d'une manière assez satisfaisante, et, à en juger par l'état actuel des travaux, le montant disponible sera dépensé à la date où l'on devra interrompre les travaux à l'automne.

Construction d'un ponceau à arche en pierre à la jonction de la rigole d'alimentation.—On a demandé des soumissions pour cet ouvrage, et l'entreprise a été adjugée à MM. Battle et Newman, les plus bas soumissionnaires; ainsi qu'il a été dit, l'ouvrage a été terminé au temps voulu.

Nettoyage et creusage des fossés latéraux le long de la ligne de la rigole d'alimentation.—On a demandé des soumissions pour cet ouvrage, et les sections nos 1 et 2 ont été accordées à Joseph Buliung, et les nos 3, 4 et 5 à Francis Hicks.

Les trois dernières sections ont été terminées au temps marqué.

La première et la seconde ne l'ont pas été, mais elles sont presque terminées maintenant.

IMPUTABLES AU CAPITAL.

Enlèvement d'un haut-fond à Port-Colborne.—Les courants de rivage à Port-Colborne avaient produit plusieurs petites battures de sable à l'entrée du havre qu'il est devenu nécessaire d'enlever à cause du manque peu ordinaire de profondeur d'eau.

On a demandé des soumissions pour ce travail, et la plus basse, celle de MM. Murray et Cleveland, a été acceptée.

Un dragueur, un remorqueur et deux chalans à clapets sont venus de Toronto, et l'on a enlevé les hauts-fonds aux endroits requis.

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

W. G. THOMPSON, M.I.I.C.,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef,

Chemins de fer et canaux, Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

"A."

RELEVÉ des dommages causés par des navires ou steamers, aux travaux du canal Welland, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895, et le montant payé pour ces dommages durant le même exercice.

Date du dommage.	Nom du navire.	MONTANT DES DOMMAGES.		Date du paiement.	Où PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1893.		\$ c.	\$ c.	1894.	
24 avril.....	Vapeur <i>N. K. Fairbanks</i>	14 17		10 oct.....	Port-Dalhousie.
13 mai.....	Barge <i>Manly</i>	16 40		6 août.....	do do
14 juin.....	Vapeur <i>Waverly</i>	50 00		2 déc.....	Port-Colborne.
				1895.	
27 juillet.....	do <i>Geo. Spenser</i>	10 00		29 avril.....	do do
				1894.	
27 avril.....	Barge <i>Baltic</i>	9 55		27 do.....	Port-Dalhousie.
27 do.....	Vapeur <i>Walter Vail</i>	48 18		27 do.....	Port-Colborne.
				1894.	
5 mai.....	do <i>Gov. Smith</i>	8 75		8 juillet.....	Port-Dalhousie.
27 juin.....	do <i>H. K. Moore</i>	50 00		2 do.....	do do
20 juillet.....	Barge <i>Minnedosa</i>	12 05		12 sept.....	do do
21 do.....	Vapeur <i>Escanaba</i>	5 00		12 do.....	do do
11 août.....	do <i>Sequin</i>	6 11		11 oct.....	Port-Colborne.
12 do.....	do <i>Bannockburn</i>	15 05		25 août.....	do do
18 do.....	do <i>Egyptian</i>	273 81		11 do.....	do do
29 do.....	do <i>Argonaut</i>	9 06		15 sept.....	do do
				1895.	
18 sept.....	Goëlette <i>Thos. L. Parker</i>	8 45		17 mai.....	do do
				1894.	
11 oct.....	Vapeur <i>N. K. Fairbank</i>	63 95		2 nov.....	Port-Dalhousie.
22 do.....	do <i>Bannockburn</i>	12 89		5 do.....	Port-Colborne.
				1895.	
15 nov.....	do <i>Pueblo</i>	15 00		30 avril.....	Port-Dalhousie.
				1895.	
22 avril.....	do <i>City Owen Sound</i>	10 07		18 mai.....	Port-Colborne.
25 do.....	do <i>F. H. Prentice</i>	20 32		2 do.....	do do
27 do.....	do <i>Arabian</i>	6 54		14 do.....	Port-Dalhousie.
13 mai.....	do <i>Topeka</i>	6 14		4 juin.....	Port-Colborne.
14 do.....	do <i>Iron Age</i>	150 00		15 mai.....	do do
15 do.....	do <i>Carmona</i>	7 00		21 do.....	do do
15 do.....	Barge <i>St. Lawrence</i>	5 16		21 do.....	do do
22 do.....	Vapeur <i>W. B. Marley</i>		19 44		
22 do.....	Barge <i>Minnedosa</i>	15 44		10 juin.....	Port-Dalhousie.
31 do.....	Vapeur <i>Bannockburn</i>	21 04		14 do.....	do do
5 juin.....	do <i>Saginaw Valley</i>	300 00		27 do.....	do do
12 do.....	do <i>Sequin</i>		5 20		
21 do.....	Goëlette <i>Albatros</i>		19 02		
	Total.....	1,170 13	43 66		

"B."

RELEVÉ des amendes perçues des propriétaires de navires, pour contravention des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence de leurs fonctions, et aussi pour usage de propriété du gouvernement durant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Date des amendes.	Nom des navires.	Montant des amendes.		Date du paiement.	Où payé. Bureau du percepteur.
		Payé.	Impayé.		
1894.		\$ c.	\$ c.	1894.	
29 juin....	Steamer <i>Melbourne</i>	10 00	.....	9 juillet....	Port-Dalhousie
4 juillet...	do <i>Delaware</i>	10 00	.....	4 do	Port-Colborne.
3 nov.....	do <i>Glenary</i>	20 00	.....	20 nov.....	do
3 do	Barge <i>Minnedosa</i>	10 00	.....	20 do	do
1895.				1895.	
1er juin....	Goélette <i>Sir C. T. Vanstrabenzie</i>	20 00	.....	3 juin.....	do
3 do	Steamer <i>Business</i>.....	.....	20 00	.....	.....
	do <i>S. J. Macey</i>.....	.....	20 00	.....	.....
1895.	<i>Eclusiers.</i>			1895.	
27 mai.....	Isaac Johnston.....	5 00	.....	27 mai.....	Port-Dalhousie.
27 do	James R. Keys.....	5 00	.....	27 do	do
1894.	<i>Usage de la propriété du gouvernement.</i>			1894.	
3 nov.....	Steamer <i>N. K. Fairbanks</i> — Pour l'usage de sca- phandre.....	14 00	.....	14 nov.....	Port-Colborne.
	Total.....	94 00	40 00		

"C."

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau maxima et minima sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, vieux canal Welland, à Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1894.	pds	pcs	pds	pcs	1895.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet.....	13	9	13	4	Janvier.....	11	9	11	0
Août.....	13	7	12	7	Février.....	11	5	11	0
Septembre.....	12	9	12	3	Mars.....	11	10	11	2
Octobre.....	12	5	11	10	Avril.....	12	1	11	6
Novembre.....	12	5	11	3	Mai.....	12	2	11	10
Décembre.....	11	11	11	4	Juin.....	12	0	11	8

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le busc d'amont de la nouvelle écluse, à Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1894.	pds	pcs	pds	pcs	1895.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	16	8	16	3	Janvier	14	8	13	11
Août	16	6	15	6	Février	14	4	13	11
Septembre	15	8	15	2	Mars	14	9	14	1
Octobre	15	4	14	9	Avril	15	0	14	5
Novembre	15	4	14	2	Mai	15	1	14	9
Décembre	14	10	14	3	Juin	14	11	14	7

“D.”

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau maxima et minima sur le busc d'amont de l'ancienne écluse à Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1894.	pds	pcs	pds	pcs	1895.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	12	10	11	7	Janvier	13	2	9	7
Août	12	9	10	9	Février	10	7	10	2
Septembre	12	10	11	0	Mars	10	10	9	4
Octobre	12	7	10	11	Avril	10	11	9	9
Novembre	14	4	10	2	Mai	11	11	10	7
Décembre	12	0	9	10	Juin	11	5	10	7

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau maxima et minima sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maxima.		Minima.			Maxima.		Minima.	
1894.	pds	pcs	pds	pcs	1895.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	15	9	14	6	Janvier	16	1	12	6
Août	15	8	13	8	Février	13	6	13	1
Septembre	15	9	13	11	Mars	13	9	12	3
Octobre	15	6	13	10	Avril	13	10	12	8
Novembre	17	3	13	1	Mai	14	10	13	6
Décembre	14	11	12	9	Juin	14	4	13	6

CANAL SAINT-PIERRE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
 SAINT-PIERRE, 31 juillet 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages placés sous mes soins pendant l'exercice clos le 30 juin 1895.

Les seuls travaux entrepris ont été la mise à sec de la tranchée d'écluse afin de pouvoir renouveler les portes, les buscs et le radier de l'écluse, que les plongeurs James Sampson et R.J. Sutherland, par qui je les avais fait examiner, avaient déclaré, séparément, être terriblement rongées par le taret.

Comme je vous l'ai déjà dit, les portes n'ont pu être manœuvrées que très difficilement durant les trois dernières saisons, et d'après leur apparence générale les plongeurs étaient d'opinion que plusieurs étaient en danger de s'écrouler si on n'y voyait immédiatement.

D'après toutes les données les plus sûres qu'il a été possible de recueillir, on a calculé qu'il faudrait 4 ou 5 mois pour compléter ces travaux, et afin de les exécuter en gênant le moins possible la navigation, il fut décidé de fermer le canal le 15 décembre et de le rouvrir le 1^{er} mai. Après avoir demandé des soumissions, un contrat fut conclu pour l'exécution des travaux dans cet espace de temps; mais l'entrepreneur n'ayant pu mettre l'écluse à sec, le contrat lui fut retiré le 24 avril, et les travaux se finissent actuellement à ses frais.

Je dois dire que la mise à sec d'une écluse contenant plus de 2,000,000 de gallons mesure impériale, avec une chute de 26 pieds d'eau du côté de l'Atlantique, une marée de 7 pieds et une chute de 20 pieds d'eau sur le lac, était une opération beaucoup plus formidable qu'on ne l'avait jugée, parce que le corroi d'argile de 3 pieds de large sur le côté est, que le premier devis avait exigé et que l'on s'attendait par conséquent à trouver, avait été omis en arrière des murs en ailes sur le côté de l'Atlantique, et qu'au lieu de cela il a fallu couper de lourds caissons de plus de 30 pieds de hauteur et remplis de pierre; au bout donnant sur le lac il a fallu, pour la même raison, enlever un caisson de 25 pieds de haut sur le côté ouest, outre un gros mur de pierre de 20 pieds de haut sur le côté est à travers lequel l'eau du lac passait et s'introduisait dans l'écluse. Bref, lorsque cette écluse fut construite, aucun moyen n'avait été pris pour la mettre à sec; mais la plus grave difficulté contre laquelle il a fallu lutter a été un écoulement continu d'environ 90,000 gallons d'eau par heure venant de la vieille écluse, qui s'alimentait apparemment de l'Atlantique et qu'il n'y a pas eu moyen d'arrêter. Cet ouvrage supplémentaire, qui ne pouvait pas être prévu et qui a ajouté aux frais, a considérablement retardé les travaux.

Le bois employé aux réparations est un pin résineux passé au créosote, venant des *Lehigh Valley Creosoting Works*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. McCARTHY,
Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOD SCHREIBER, C.M.G.,

Député du ministre des chemins de fer et canaux,
 Ottawa.

ANNEXE N^o 8.

 BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CANAUX,
 HAMILTON, 29 août 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice terminé le 30 juin 1895 j'ai fait l'inspection de tous les bureaux de perception de péages sur les canaux du Canada.

De temps à autre, aux époques de l'inspection, des états détaillés indiquant les détails des revenus perçus, ont été soumis au département.

Le total des recettes des canaux pendant l'exercice 1894-95 s'est chiffré par \$302,632.44.

Les recettes provenant des loyers de chutes d'eau et autres, ont été de \$41,506.46.

Le tableau des recettes perçues aux trente bureaux de péages, classifié par districts et bureaux pour la perception des droits de péages, de quaiage et d'emmagasinage, amendes et dommages et autres recettes, est comme suit :—

CANAL WELLAND.

Divisions de perception.	REVENU DES CANAUX.					Total du revenu des canaux	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Dom-mages.	Autres recettes.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Port-Colborne.....	100,039 22	.....	95 00	646 19	63 18	100,843 59	257 50
Port-Dalhousie....	53,635 85	.....	20 00	465 19	21 26	54,142 30	176 00
Dunnville.....	356 75	.....	.....	.....	.....	356 75	506 67
Port-Maitland.....	35 70	.....	.....	.....	.....	35 70	.....
Port-Robinson.....	216 90	.....	.....	270 00	30 00	516 90	885 00
Sainte-Catherine.....	445 59	.....	.....	.....	.....	445 59	5,088 26
Chippawa.....	22 60	.....	.....	.....	.....	22 60	5 00
Totaux.....	154,752 61	.....	115 00	1,381 38	114 44	156,363 43	6,868 43

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Valleyfield.....	1,462 28	30 00	50 00	77 00	.....	1,619 28	2,716 00
Cornwall.....	26,683 00	.....	10 00	.....	.....	26,693 00	1,395 00
Cardinal.....	825 47	.....	45 00	.....	.....	870 47	560 00
Lachine.....	2,794 89	16 35	.....	.....	1,009 41	3,820 65	.....
Montréal.....	21,840 13	2,391 58	10 00	1,196 03	13,938 25	39,375 99	28,950 03
Kingston.....	8,470 24	.....	.....	.....	.....	8,470 24	.....
Totaux.....	62,076 01	2,437 93	115 00	1,273 03	14,947 66	80,849 63	33,621 03

CANAL CHAMBLY.

Chambly.....	9,457 69	.....	.....	10 00	.....	9,467 69	.....
Saint-Jean.....	11,439 57	.....	5 00	.....	.....	11,444 57	100 00
Ecluse Saint-Ours....	599 35	.....	.....	2 00	.....	601 35	.....
Totaux.....	21,496 61	.....	5 00	12 00	.....	21,513 61	100 00

REVENU, par districts, du quaiage, des amendes, etc.—*Fin.*

CANAUX DE OTTAWA.

Divisions de perception.	REVENU DES CANAUX.					Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Domages.	Autres recettes.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Ottawa.....	19,252 05	.....	.....	.....	.....	19,252 05	.....
Grenville.....	13,243 87	.....	.....	.....	8 00	13,251 87	13 00
Carillon.....	186 57	.....	12 00	20 00	.....	218 57	23 00
Sainte-Anne.....	1,145 70	.....	.....	.....	0 65	1,146 35	.....
Totaux.....	33,828 19	.....	12 00	20 00	8 65	33,868 84	36 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa.....	3,724 21	69 02	.....	.....	310 00	4,103 23	639 50
Kingston-Mills.....	1,479 82	.....	.....	.....	.....	1,479 82	105 00
Smith's-Falls.....	629 67	.....	.....	.....	.....	629 67	84 50
Totaux.....	5,833 70	69 02	.....	.....	310 00	6,212 72	829 00

CANAL SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre.....	2,072 42	2,072 42
-------------------	----------	-------	-------	-------	-------	----------	-------

CANAL MURRAY.

Brighton.....	699 95	699 95
---------------	--------	-------	-------	-------	-------	--------	-------

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh-Falls.....	68 19	.....	.....	.....	0 25	68 44	.....
Bobcaygeon.....	425 78	.....	.....	.....	93 00	518 78	.....
Fenelon-Falls.....	46 02	.....	.....	.....	.....	46 02	50 00
Hastings.....	28 05	.....	.....	.....	.....	28 05	.....
Peterborough.....	285 28	.....	.....	.....	.....	285 28	2 00
Buckhorn.....	105 27	.....	.....	.....	.....	105 27	.....
Totaux.....	958 59	.....	.....	.....	93 25	1,051 84	52 00
Grands totaux.	281,718 08	2,506 95	247 00	2,686 41	15,474 00	302,632 44	41,506 46

Des remises en faveur du receveur général ont été faites à des intervalles déterminés par le ministère, pour balancer les recettes mises au tableau ci-haut.

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

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N^o 9

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

N ^o	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et échue au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 sept. 1895.
					\$ c.	\$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois	19 5	19 5	62,400 00	58,900 00	58,900 00
4	Belleville et Hastings-Nord	6 84	6 84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
5	Belleville et Lac-Nipissingue		30	96,000 00		
6	Boston et Nouvelle-Ecosse		35 50	113,600 00		
7	Bracebridge et Baysville		15 00	48,000 00		
8	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	52,810 00	52,810 00
9	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	44 50	60	192,000 00	105,200 00	105,200 00
10	Boucoucher et Moncton	31 75	32	102,400 00	101,600 00	101,600 00
11	Canada-Atlantique	54 05	54 05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
12	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
13	Canada-Est	107	108 50	347,200 00	342,400 00	342,400 00
14	Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
	do (prolongem.)	170	185	1,580,000 00	1,528,000 00	1,528,000 00
15	Prolongement du Cap-Breton		30	96,000 00		
16	Caraquette	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
17	Ontario-Central		20	64,000 00		
18	Central (du Nouveau-Brunswick)	44 50	59 50	123,639 00	75,639 00	75,639 00
19	Cobourg, Northumberland et Pacifique		49	156,800 00		
20	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
21	Colombie et Kootenay	27 75	27 75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
22	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
23	Cie de chaux du Canada	4 8	7	15,360 00	15,360 00	15,360 00
24	Cie de houille du Canada	10	28	89,600 00	32,000 00	87,808 00
25	Comtés de Drummond	89 98	93 10	297,920 00	287,936 00	287,936 00
26	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12 00	12 00	38,400 00	38,400 00	38,400 00
27	Erié et Huron	30 00	30 00	96,000 00	96,000 00	96,000 00
28	Esquimaux et Nanaïmo	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
29	Frédéricton et Cie de pont de ch. de fer de Sainte-Marie	1 33	1 33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
30	Goderich et Wingham		31	99,200 00		
31	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12 42	15	48,000 00	39,744 00	39,744 00
32	Grand-Oriental	12 50	32 50	104,345 00	40,345 00	40,345 00
33	Grand-Nord	34 59	99 59	318,688 00	110,688 00	110,688 00
34	Jonction de Guelph	15 25	15 25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
35	Embranchement de Harvey	3	3	9,600 00	5,553 57	5,553 57
36	Hereford	48 50	48 50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
37	Inverness et Richmond		25	80,000 00		
38	Irondale, Bancroft et Ottawa	30	50	160,000 00	96,000 00	96,000 00
39	International	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
40	Union-Jacques-Cartier			20,000 00		
41	Joliette et Saint-Jean-de-Matha		20	64,000 00		
42	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
43	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
44	Kingston, Napanee et Ouest	61 35	80	268,400 00	208,732 80	208,732 80
45	L'Assomption	3 50	3 50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
46	Lac-Erié et Rivière-Détroit	84 04	85	342,400 00	338,731 00	338,731 00
	A reporter	3,330 15	3,783 41	34,223,655 20	32,706,142 57	32,761,950 57

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et échuë au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 septembre 1895.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
	Report.....	3,330 15	3,783 41	34,223,655 20	32,706,142 57	32,761,950 57
47	Colonisation du Lac-Témisca- mingue.....	45 84	50	327,700 00	285,958 95	285,958 95
48	Leamington et Lac-Saint-Clair.....	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
49	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.....		32	102,400 00		
50	Lotbinière et Mégantic.....	23	30	96,000 00	73,600 00	73,600 00
51	Manitoba et Nord-Ouest.....		100	320,000 00		
52	Manitouline et Rive-Nord.....		40	128,000 00		
53	Montréal et Sorel.....	44 67	44 67	93,757 57	93,757 57	93,757 57
54	Montréal et Lac-Champlain.....	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
55	Montréal et Ouest.....	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
56	Montréal et Lac-Maskinongé.....	12 90	12 90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
57	Montréal et Ottawa.....	23	60	192,000 00	73,600 00	73,600 00
58	Colonisation de Montfort.....	21	33	105,600 00	67,200 00	67,200 00
59	Nakusp et Slocan.....	36 80	38	121,600 00	117,760 00	117,760 00
60	Nouv. Brunswick et Ile du P.-E.....	35 45	35 45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
61	Cie de c.de f. et de h. de N.-Glasgow.....	12	17 50	56,000 00		39,840 00
62	Vallée de la Nicola.....		53	169,600 00		
63	Nipissingue et Baie-James.....		68	217,000 00		
64	Rive-Nord.....	159	159	954,000 00		
65	Nord et Jonction du Pacifique.....	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
66	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	73 50	73 50	235,200 00	230,700 00	230,700 00
67	Sud de la Nouvelle-Ecosse.....		75	240,000 00		
68	Ontario et Pacifique.....		53 87	172,400 00		
69	Ontario, Belmont et Nord.....		10 00	32,000 00		
70	Ontario et Québec.....	61 25	61 25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
71	Montagne-d'Orford.....	26 50	26 50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
72	Cie de ch. de f. et de nav. d'Oshawa.....		7	22,400 00		
73	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	54	82 00	384,000 00	284,128 00	284,128 00
74	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	82	107	430,400 00	350,400 00	350,400 00
75	Colonisation de Parry-Sound.....	40	60	192,000 00	128,000 00	128,000 00
76	Pontiac et Kingston.....		22	70,400 00		
77	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	70	92 50	313,100 00	193,578 00	193,578 00
78	Pontiac et Ottawa.....		23	73,600 00		
79	Jonction de Phillipsburg.....	6 75	6 75	21,600 00	21,600 00	21,600 00
80	Pontiac et Renfrew.....	4 25	4 25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
81	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	84 75	84 75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
82	Central de Québec.....	15 50	74 86	348,342 00	60,342 00	60,342 00
83	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	120 00	120	1,440,000 00		
84	Québec et Lac-Saint-Jean.....	245 85	259 85	1,047,799 50	1,002,999 50	1,006,743 50
85	Québec, Moutmorency et Charle- voix.....	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
86	Ristigouche et Victoria.....		35	112,000 00		
87	Shuswap et Okanagan.....	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
88	Rive-Sud, N.-E.....		35	112,000 00		
89	Norfolk-Sud.....	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
90	Pont Sud-Ouest.....			50,000 00		
91	Pacifique d'Ontario-Sud.....		49	158,400 00		
92	Strathroy et Comtés de l'Ouest.....		25	80,000 00		
93	Ste-Catherine et Niagara-Central.....	12	46	147,200 00	38,400 00	38,400 00
94	Tunnel de la frontière St-Clair.....	2 23	2 23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
95	Saint-Laurent, Basses-Lauren- tides et Saguenay.....	38 85	38 85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
96	St-Louis, Richibou et Bouctouche.....	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
97	Vallée de la St-Jean et R.-du-Loup.....		15	48,000 00		
98	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 31	20 31	65,001 60	65,001 60	65,001 60
99	Témiscouata.....	112 95	113 20	646,400 00	645,950 00	645,950 00
100	Mille-Iles.....	4 33	17	54,400 00	24,400 00	24,400 00
101	Tilsenburg, Lac-Erié et Pacifique.....		16	51,200 00		
102	Vallée de la Tobique.....	27 88	43	182,400 00	134,016 00	134,016 00
103	Toronto, Grey et Bruce.....	4 60	5	14,656 00	14,656 00	14,656 00
	A reporter.....	5,235 31	6,645 60	47,337,201 87	40,135,580 19	40,196,572 19

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—Fin.

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et échue le 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 septembre 1895.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
	Report..	5,235 31	6,645 60	47,337,201 87	40,135,580 19	40,196,572 19
104	Comtés-Unis.....	40 64	64	204,800 00	131,701 15	131,701 15
105	Jonction de Waterloo.....	10 25	10 25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
106	Comtés de l'Ouest.....	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
107	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec.....	18 75	18 75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
108	Woodstock et Centreville.....		26	83,200 00		
	Pour un chemin de fer—					
109	Abbotsford Stat'n à Chilliwack.....		21	67,200 00		
110	Cap-Tourmente vers la Malbaie.....		20*	64,000 00		
111	Cap de la Madeleine au C.C.P.....		3	9,600 00		
112	Cross Creek Station à Stanley Village.....		6	19,200 00		
113	Rivières de l'Elan et Kootenay à Cove-Creek.....		34	108,800 00		
114	Riv. Hébert à Young's-Mills.....		5	16,000 00		
115	Lime-Ridge vers le nord jusqu'à Mégantic.....		50	160,000 00		
116	Newcastle à un point vis-à-vis de Chatham.....		6	19,200 00		
117	Point sur chemin de fer International près de Havelock.....		20	64,000 00		
118	Garage de Pokemouche au village de Tracadie.....		12	38,400 00		
119	Saint-Jean à Barnsville.....		10	32,000 00		
120	Saint-Eustache à Saint-Placide.....		18	57,600 00		
121	Saint-Eustache au C.C.P.....		12	38,400 00		
122	Saint-Placide à Saint-André.....		8	25,600 00		
123	Sainte-Flavie ou Petit-Métis à Matane.....		50	160,000 00		
124	Saint-Rémi à Saint-Cyprien.....		12	38,400 00		
125	Saint-Stephen à Milltown.....		3 50	11,200 00		
126	Newport ou Windsor à Truro.....		90	300,000 00		
	Total	5,324 95	7,165 10	40,447,601 87	40,860,081 34	40,921,073 34

TABLEAU indiquant les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixes.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1895.
				\$
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest).....	252	\$93,300 par 6 mois pour 20 ans	1,119,600
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa.....	56	3,136 do 21 do	Aucun.
	Total	308		1,119,600

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.	—
		\$	\$ c.	
1	Cie de ch. de fer Albert.....	15,000	14,725 56	
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie..	300,000	300,000 00	
3	Cie de pont St-Jean et prolong.de ch. de f.	500,000	433,900 00	
		815,000	748,625 56	

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en rails employés, payées.	—
			\$ c.	\$ c.	
1	Cie du ch. de f. Central du N.-Brunswick.	4,052	83,612 54	83,612 54	
2	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.	2,201	44,252 82	44,252 82	
3	Cie de ch. de fer d'embranch. de Chatham.	958	24,439 84	24,439 84	
	Total	7,211	152,305 20	152,305 20	

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			\$ c.	
1	Cie de ch. de fer Kent-Northern.....	2,549	58,334 27	Par 51 Vic., chap. 3, ces rails employés seront octroyés comme subsides (la section du ch. devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 56 liv. par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil fut passé autorisant le transf.)
2	Cie de filature de coton de Halifax.....	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada.....	597	11,964 66	
4	Cie de ch. de fer d'Albert.....	726	14,665 45	
	Total.....	4,105	89,299 38	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Etat indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Numéro.	Acte.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles estimés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	{ 52 Vic., c. 4. } { 53 Vic., c. 3. }	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	50	6,400	320,000
2	50-51 Vic., c. 23...	Cie de ch. de fer d'Alberta et Athabasca.	300	6,400	1,920,000
3	56-57 Vic., c. 6.	Cie de ch. de fer de Brandon et Sud-Ouest. ...	17	6,400	108,800
4	53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer de Calgary et Edmonton. ...	340	6,400	2,176,000
5	{ 54-55 Vic., c. 5. } { 56-57 Vic., c. 6. }	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique.	277	6,400	1,772,800
6	49 Vic., c. 11.	Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central.	450	6,400	2,880,000
7	{ 52 Vic., c. 4. } { 53 Vic., c. 4. }	Cie de ch. de fer et de canal Lac Manitoba. ...	142	6,400	908,800
8	53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer Lac-Seul.	18	6,400	115,200
9	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 49 Vic., c. 11. }	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Manitoba. ...	476	* { 6,400 } * { 3,200 }	2,726,400
10	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 54-55 Vic., c. 10 }	Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.	218½	6,400	1,396,800
11	53 Vic., c. 4.	Cie du ch. de fer Sud-est du Manitoba.	110	6,400	704,000
12	50-51 Vic., c. 23. ...	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat	8	6,400	51,200
13	52 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Canada.	330	10,000	3,300,000
14	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 50-51 Vic., c. 23 } { 52 Vic., c. 4. }	Cie de navigation et de houille du Nord-Ouest.	110	6,400	708,400
15	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 50-51 Vic., c. 23 }	Cie de bateaux à vapeur et de ch. de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan ...	347	6,400	2,220,800
16	{ 50-51 Vic., c. 23 } { 52 Vic., c. 4. }	Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge.	55	6,400	352,000
17	56-57 Vic., c. 6.	Cie de ch. de fer et de houille des Mont. Roch.	60	6,400	384,000
18	56-57 Vic., c. 6.	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest. ...	15	6,400	96,000
19	{ 47 Vic., c. 25 } { 47 Vic., c. 70 } { 43 Vic., c. 59 }	Cie de ch. de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.	900	† { 6,400 } † { 12,800 }	8,580,000
20	49 Vic., c. 11.	Cie de ch. de fer Mont.-des-Bois et Qu'Appelle	240	6,400	1,536,000
Total.			4,463½		32,257,200

*376 milles à 6,400 acres par mille et 100 milles à 3,200 acres par mille.
 †475 milles à 6,400 acres par mille et 425 milles à 12,800 acres par mille.

ANNEXE N^o 10.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|--|-----------|
| 1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... | \$660,000 |
| 2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 384,000 |
| 3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 240,000 |
| 4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,000 par mille, ni n'excédant en tout..... | 224,000 |

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure, — et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|---|-----------|
| 5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... | \$150,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

- | | |
|--|---------|
| 6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 320,000 |
|--|---------|

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

7.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$115,200
8.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
9.	A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	256,000
10.	A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
11.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
12.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
13.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
14.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
	En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.	
15.	Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
16.	Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	660,000
	En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.	

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*):—

- 17.** Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de \$,500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- 18.** Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
- 19.** Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000
- 20.** Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.
- 21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le tran-fert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.
- 22.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 211,200
- 23.** Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000
- 24.** A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	\$160,000
25.	Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	272,000
26.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	160,000
27.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
28.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
29.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).....	128,000
30.	A la Compagnie du chemin de fer Érié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
31.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	262,400
32.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
33.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
34.	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.....	200,000
35.	Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
36.	Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
37.	Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
38.	Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	217,600
39.	Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$128,000
41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shipigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800
42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000
43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant \$750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

46.	A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$118,400
47.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité	72,000
48.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
49.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rivière-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
50.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricion et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
51.	A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	30,000
52.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	92,000
53.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
54.	A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,500
55.	Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
56.	Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Érié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
57.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	70,000
58.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	320,000
59.	Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne	

- de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... \$ 217,600
60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, via Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

“ S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'acte 45 Vict., ch. 10 (1886) Sanctionné le 2 juin 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000

66.	Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll <i>via</i> London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$256,090
67.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terminés des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédérickton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
68.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
69.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Wind-or à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	118,400
70.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	179,200
71.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
72.	Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
73.	Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
74.	Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
75.	Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
76.	Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggrins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
77.	Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	11,200
78.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.....	\$361,270
79.	Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
80.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
81.	Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
82.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille).....	186,295
83.	A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, <i>via</i> Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
84.	Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.....	6,000
85.	A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
86.	Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
87.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
88.	Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
89.	Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
90.	Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400

- 91.** Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$19,200
- 92.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400
- 93.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Mudoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900
- 94.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000
- 95.** A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*):—

- 96.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant par en totalité.....	\$38,400
97.	A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
98.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100.	A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,000
101.	A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
102.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9 600
104.	A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagersville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
105.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
106.	A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
107.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	12,800
108.	A la Compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-	

	pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$22,400
109.	A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110.	A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.....	20,000
111.	Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112.	A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113.	A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
114.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... ..	96,000
115.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
116.	A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	32,000
117.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.....	217,600
118.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
119.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.....	\$12,400
120.	A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
121.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	17,600
122.	A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Saut jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	33,600
123.	A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	6,400
124.	A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
125.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.....	64,000
126.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..	28,800
127.	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	96,000
128.	A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	41,600
129.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
130.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.....	89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	\$64,000
132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.....	180,000
133. A. la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.....	118,400

“ Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

“ L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

“ Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.”

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*) :—

134.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43 ^e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 70,400 00
135.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	147,200 00
136.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600 00
137.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	32,000 00
138.	A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'Ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité.....	41,100
139.	A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83 $\frac{1}{2}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48 ^e et 49 ^e Victoria, chapitre 59, et 48 ^e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	271,200
140.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
141.	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	100,000
142.	A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis	

la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Original, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48^e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.....

\$288,000

- 143.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 83,612 54
- 144.** A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 44,252 82
- 145.** A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 58,334 27
- 146.** A la Compagnie de coton d'Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 4,335 00
- 147.** A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 11,964 66
- 148.** A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....

149.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de	\$ 14,665 45
		24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et de devis et à des conditions devant être approuvés par la gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

150.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	\$ 172,400
151.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité	320,000
152.	A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette <i>via</i> Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas \$3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.	38,400
153.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	128,000
154.	Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	22,400

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacké, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	\$156,800 00
156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excedant pas \$3, 00 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	128,000 00
157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 ^e Victoria, chapitre 8, n'excedant pas en totalité.....	31,771 43
158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49 ^e Victoria, chapitre 18, n'excedant pas en totalité.....	244,500 00
159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 ^e Victoria, chapitre 8, n'excedant pas en totalité.....	145,000 00
160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45 ^e Victoria, chapitre 14, et de la 49 ^e Victoria, chapitre 25, n'excedant pas en totalité.....	35,000 00
161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (<i>Young's-Mills</i>), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	16,000 00
162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excedant pas en totalité....	375,000 00
163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	13,200 00
164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...	96,000 00
165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excedant pas en totalité	30,000 00
166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	32,000 00
167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	\$163,200 00
168.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	3,200 00
169.	A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....	48,000 00
170.	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	48,000 00
171.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
172.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400 00
173.	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00
174.	A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
175.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	14,400 00
176.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
177.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51 ^e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	\$48,000
179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400
183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000

La partie de la subvention de \$3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*):—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

- | | |
|--|------------|
| 186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | \$ 196,000 |
| 187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. | 35,200 |

188.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$600
189.	Pour un chemin de fer de Woodstock, <i>via</i> London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, <i>via</i> London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	256,000
190.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
191.	Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	166,400
192.	A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, <i>via</i> Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
193.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.....	83,000
194.	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
195.	A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	16,000
196.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	160,000
197.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
198.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	115,200
199.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
200.	A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
201.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
202.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
203.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
204.	Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricion, via Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
205.	A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...	14,400
206.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche.....	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet.....	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois.....	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$240,000
208.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broade Cove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	50,000

209.	A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$3,840
210.	Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.....	40,000
211.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
212.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,200
213.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.....	37,500
214.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
215.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
216.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
217.	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
218.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	57,600
219.	A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.....	288,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

<p>220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité \$30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette <i>via</i> Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$38,400.....</p>	\$68,400
<p>221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Île du Prince-Édouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	9,600
<p>222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	112,000
<p>223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	80,000
<p>224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	70,400
<p>225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	70,400
<p>226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	51,200
<p>227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	35,200
<p>228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....</p>	99,200
<p>229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....</p>	48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1^{er} de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé: *An Act to enable the county of Inverness to borrow money*; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de quatre vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

231.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité.....	\$ 28,100
232.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de \$30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.....	5,250
233.	A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	22,400 00
234.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité.....	92,784 00
235.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité.....	79,700 00
236.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400 00
237.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.....	46,040 00
238.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	89,600 00
239.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas \$179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas \$12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de \$6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de.....	179,200 0

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas \$1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité \$64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.. .. .	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

1. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemin de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Viet., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet 1892*) :—

241.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3.....	\$224,000
242.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas \$6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas \$3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité.....	264,000
243.	A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Lafèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
244.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	9,600
245.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
246.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	32,000
247.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de.....	15,100
248.	A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas \$3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	35,480
249.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	60,800

250.	Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,400
251.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, au lieu de la subvention de \$50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.....	80,000
252.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola	80,000
253.	A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
254.	A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Spring-side, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
255.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stan-bridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
256.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrow-smith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
257.	Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
258.	A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	156,800
259.	A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
260.	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
261.	Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	\$89,600
263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser \$179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de.....	179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas \$1,170,000 en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas \$108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de \$108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas \$400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas \$400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1^{er} janvier 1893.

266.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$64,000
267.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité	96,800
268.	A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnysbrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	40,000
269.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.....	44,000
	Dont \$14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de \$30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.	
270.	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	\$96,000
271.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	51,200
272.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas \$3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité,	240,000
273.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, payable par versements réglés par	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité.....	\$64,000
274. A	la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
275. A	la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
276. A	la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
277. A	la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
278. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
279. A	la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
280.	au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité,....	51,200
281. A	la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
282. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas \$15,000—et n'excédant pas en totalité.....	63,000
283. A	la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, <i>via</i> Port-Albert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	99,200
284. A	la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$48,000
286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	160,000
288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour 53 $\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	172,400
289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	38,400
290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	114,125
292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4 $\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	14,720
293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 5 $\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, 12 $\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour 2 $\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,024

"2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1^{er} jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

“3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.”

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à \$12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (Sanctionné le 1^{er} avril 1893):—

- | | |
|--|----------|
| 296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$64,000 |
| 297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 102,400 |
| 298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la | |

	seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	\$32,000
299.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, <i>via</i> L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
300.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	81,040
301.	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	145,000
302.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	3,500
303.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
304.	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	30,400
305.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.	89,248
306.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..	48,000
307.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de $\frac{3}{4}$ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité.....	4,500
308.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité.....	\$25,600
309. A	la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
310. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
311. A	la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
312. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité....	97,600
313. A	la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de.	20,000
314. A	la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer); de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400

2. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

4. Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(a) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(b) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (Sanctionné le 23 juillet 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 48,000
316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892; le tout n'excédant pas.....	86,800
317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagersville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,790
319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	118,400

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- 321.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de..... \$288,000
- 322.** A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{57}{16}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 2,912
- 323.** A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600
- 324.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$160,000;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser \$15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts;—aussi, une somme supplémentaire de \$1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa; le tout n'excédant pas..... 274,940
- 325.** Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600
- 326.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600
- 327.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400
- 328.** Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 329.** A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

	Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de \$31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité	\$41,100
330.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
331.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	73,172
332.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,046
333.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, <i>via</i> Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
334.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
335.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	83,200
336.	Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.....	300,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

337.	A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas	\$217,000
338.	A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
339.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
340.	Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	160,000
341.	A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
342.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
343.	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	32,000
344.	A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
345.	A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Émilie-de-l'Énergie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
346.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
347.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 12 milles à partir du 52 ^m mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	44,800

348.	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$73,600
349.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
350.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas \$3,200; le tout n'excédant pas.....	32,000
351.	Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
352.	A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
353.	A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
354.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
355.	Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité.....	50,000
356.	A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	113,600
357.	Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
358.	A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	320,000
359.	Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	108,800
360.	Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$67,200
361.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	89,600
362.	A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	121,600
363.	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, <i>via</i> Shawville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
364.	A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
365.	A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
366.	A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	96,000
367.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
368.	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
369.	Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
370.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.....	3,200
371.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
372.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400

- 373.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$38,400
- 374.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.”

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*):—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

“ Ces concessions de terres et chacune d’elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l’avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l’égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d’arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l’émission des lettres patentes pour ces terres.”

L’article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu’à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l’acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l’acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l’acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d’une étendue n’excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu’à un point près de l’emplacement de ville d’Edmonton, distance d’environ trois cents milles.
11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu’Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d’une étendue n’excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l’extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu’au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d’environ trois cent vingt-cinq milles.
12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d’une étendue n’excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d’un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu’aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l’ouest du quatrième méridien principal, distance d’environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

“ Ces concessions de terres et chacune d’elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l’avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l’égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d’arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l’émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l’acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l’octroi prescrit par le premier article de l’acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.
15. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.
16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

“Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

“Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.”

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.
18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-

mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui por e la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

- 19.** A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
- 20.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.
- 21.** A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.
- 22.** A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.
- 23.** A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.
- 24.** A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le 26 mars 1890*):—

- 25.** L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

- 26.** Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

- 27.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.
- 28.** Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.
- 29.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

“ Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894*).—

- 30.** A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une direction ouest, jusqu'aux terrains bouillers, distance d'environ soixante milles.
- 31.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

- 32.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
- 33.** A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

NOTE.—Il n'a pas été donné de subvention par 58-59 Vict. (1895).

ANNEXE N^o II.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11900	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.....	14 nov. 1894	De Saint-Léonard à la jonction de la Chaudière, C.I.
11905	Cie de ch. de fer d'Inverness et Richmond (à resp. lim.)..	23 do 1894	De Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, N.-E., vers Chéticamp.
11908	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic.....	19 do 1894	De l'extrémité de la seigneurie de St-Jean-Deschailons, 12½ milles, et de la station Lyster, C.G.-T., à Lyster, 2½ milles.
11944	Cie de ch. de fer Canada-Est..	Pas signé.....	De l'extrémité ouest de sa ligne pour raccorder le C.C.P. au pont Sainte-Marie.
11971	Cie de ch. de fer de la Rive-Sud (à resp. lim.) de la N.-Ecosse	28 fév. 1895....	De Yarmouth vers Shelburne et Lockeport, N.-E.
11988	Cie de ch. de fer du sud de la Colombie-Britannique.....	Pas signé.....	De la jonction des rivières Elk et Kootenay à Coal-Creek.
12014	Cie de ch. de fer Québec et Lac-St-Jean.....	13 juillet 1895..	De l'extrémité est de sa ligne déjà construite en allant vers l'est jusqu'en eau profonde à Chicoutimi.
12035	Cie de ch. de fer du Cap de la Madeleine.....	Pas signé.....	Du Cap de la Madeleine à l'embranchement des Ffiles du C.C.P.
12042	Cie de ch. de fer Cent. du N.-B.	7 sept. 1895....	De la station Chipman aux houillères de Newcastle.
12043	Cie de ch. de fer Ontario et Pacifique.....	1er juin 1895...	De Cornwall à Ottawa.
12058	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.....	Pas signé.....	De l'extrémité est de 62 milles déjà construits en allant vers le Désert.
12060	Cie de ch. de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	16 juillet 1895..	De Port-Burwell à Tilsonburg, 16 milles, au lieu de la subvention accordée en 1892.
12101	Cie de ch. de fer de St-Stephen et Milltown.....	5 août 1895....	De St-Stephen à Milltown, N.-B., 3½ milles.
12115	Cie de ch. de fer Grand-Nord	Pas signé.....	De son raccordement avec le ch. de fer des Basses-Laurentides près Saint-Tite dans le voisinage de la riv. St-Maurice en allant vers l'ouest, 30 milles.
11845	Cie du ch. de fer Oshawa....	5 août 1895... .	De Port-Oshawa à la rue Mill, l'hôtel de ville et station du G.T., 7 milles.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

11907	Montreal Car Wheel Co. . . .	11 oct. 1894....	Fourniture de 2,000 roues de wagon.
11973	Ross Frères.....	18 janv. 1895....	Barrières de croisements.
11991	Central Bridge and Engineering Co. (Limited).....	15 mars 1895....	Construction d'une voie d'acier simple.
11994	D. McGregor et Fils.....	4 janv. 1895....	do d'un embranchem. depuis Tuft's Cove.
11995	Thomas Cook.....	4 do 1895.....	do do jonction de Windsor.
*12048	Intercolonial Coal Mining Co.	27 mai 1895....	Fournit. de 6,700 ton. de houille, ch. de fer I.P.-E.
12106	Rhodes, Curry et Cie.....	22 juin 1895....	2 remises à locomotives p. l'embranch. de Dartmouth.
12107	Theo. B. LeBlanc.....	10 do 1895....	Fondation d'un hangar aux marchandises, terminus en eau profonde, Halifax.
12119	Rhodes, Curry et Cie.....	6 juillet 1895..	Gare et remise aux marchandises à Waverly, N.-E.
12124	Dominion Bridge Co.....	19 juin 1895... .	Pont à voie d'acier simple, station Monastery, N.-E.
12125	do do.....	10 juillet 1895..	2 do do do Rivière du Pin-Rouge.
12131	R. C. Donald & Co.....	24 do 1895... .	Hangar aux marchandises en brique, Halifax.
12132	Crossen Car Mfg. Co (Limited)	8 août 1895....	20 wagons à marchandises.
12133	Dominion Coal Co.....	30 juin 1895....	Fourniture de 2,500 tonnes de houille.
12134	do do.....	do do 1895....	do 15,000 do
12135	Cumberland Railway and Coal Co.....	do do 1895....	do 80,000 do et 10,000 ton. ch. m.ou.

ANNEXE N° 11.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895—*Suite.*2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12136	William Hall.....	30 juin 1895.....	Fourniture de 5,000 tonnes de houille.
12137	Intercolonial Coal Mining Co.....	30 do 1895.....	do 25,000 do
12138	Acadia Coal Co. (Limited).....	30 do 1895.....	do 30,000 do
12143	Cie Rathbun.....	2 août 1895.....	15 wagons à marchandises.
12145	Rhodes, Curry et Cie.....	27 do 1895.....	50 do
12152	Thomas Atkinson.....	21 do 1895.....	Gare, Beaver Brook.
12155	A. Holden et Cie.....	26 juillet 1895.....	Huile à locomotive.
12156	Bushnell et Cie.....	26 do 1895.....	Huile à locomotive, huile à cylindre.
12157	J. R. Hutchins.....	26 do 1895.....	do do do
12158	Imperial Oil Co.....	26 do 1895.....	Huile à voitures de voyageurs.
12159	Eastern Oil Co.....	26 do 1895.....	do do pétrole, etc.
12167	Canada Coals and Railway Co. (Limited).....	30 juin 1895.....	Fourniture de 30,000 tonnes de houille.
12168	General Mining Association.....	30 do 1895.....	do 2,500 do et 10,000 ton. de mou.
12169	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited).....	30 do 1895.....	75 wagons plates-formes.
12172	Rhodes, Curry et Cie (à r.lim.).....	20 août 1895.....	75 do do
12173	do do.....	16 sept. 1895.....	40 wagons à houille six-tonnes.

3. CANAL BEAUHARNOIS.

11919	Jas. Wright.....	4 déc. 1894.....	Fourniture de pierre pour réparer les écluses.
11921	John C. Hague.....	4 do 1894.....	Piles pour le pont de fer sur le chenal.
11931	Dominion Bridge Co. (Ltd).....	27 do 1894.....	Pont d'acier sur le chenal.

4. CANAL CARILLON ET GRENVILLE.

11951	Nicholson et Stewart.....	14 janv. 1895.....	Culée nord du pont tournant, Grenville.
-------	---------------------------	--------------------	---

5. CANAL RIDEAU.

11938	M. Ryan.....	26 déc. 1894.....	Murs de soutènement à Merrickville.
11955	François Hourigan.....	18 janv. 1895.....	Piles en maçon. p. nouv. pont tourn., Smith's-Falls.
11980	Canadian Bridge & Iron Co.....	11 mars 1895.....	Superstructure d'acier, pont Wellington.
11984	Hebron Harris.....	22 avril 1895.....	Fourniture de 4,000 pds c. de chêne blanc.
12028	John R. Booth.....	20 mai 1895.....	Palplanches, Deep Cut, Ottawa.
12056	Robt. Weddell.....	29 juin 1895.....	Pont tournant.
12146	Matthew Ryan.....	6 sept. 1895.....	Maison pour l'éclusier, Smith's-Falls.

6. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

11949	J. et R. Miller.....	2 fév. 1895.....	1 paire de portes d'écluse de rechange.
11962	S. H. Fleming et Cie.....	14 do 1895.....	Construction d'estacades.
11982	Dominion Bridge Co. (Ltd).....	27 mars 1895.....	Barrage mobile et pont tournant.
12032	Wm. Kennedy et Fils.....	10 juin 1895.....	Nouvelle turbine horizontale américaine.
O. C. 154198	Hugh Ryan et Cie.....	15 oct. 1894.....	6 remises à moteurs.
O. C. 154199	J. et R. Miller.....	10 déc. 1894.....	Ponton de came pour portes d'écluse.
12164	J. et R. Miller.....	Pas signé.....	Bureau et atelier.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N^o 11.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895—*Suite.*

7. CANAL SOULANGES.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12016	Bellhouse, Dillon et Cie.	19 juillet 1895 . . .	25,000 barils de ciment de Portland, marque "North's Condor".
*11851	C. J. DeSola.	13 février 1895 . . .	4,000 barils de ciment de Portland marq. "Josson's".

*Contrat prolongé.

8. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

11923	A. Onderdonk.	13 février 1895 . . .	Section 1, division Simcoe-Lac-Balsam.
12128	Brown, Love et Aylmer.	27 août 1895	Section 1, division Peterborough-LaKeefield.
12141	John Wolfred Wurtele.	24 do 1895	2,500 barils de ciment de Portland marq. "Monarch Cycle".

9. CANAL WELLAND.

11898	Battle et Newman.	9 nov. 1894.	Reconst. superstructure, jetée est. Port-Dalhousie.
11911	do.	19 do 1894.	Ponceau en pierre à la jonction de la rigole d'aliment.
12026	James Wilson.	21 mai 1895.	Fontes pour 1895.
12059	Murray et Cleveland.	29 juin 1895.	Drag. d'une barre de sable à l'entr. de Port-Colborne.

10. CANAL WILLIAMSBURG.

12102	J. et R. Miller.	15 juillet 1895.	Une paire de portes d'écluse, écluse 22.
12108	Kerr, Frères.	Non signé.	Renouv. de partie de la superstructure de la jetée nord, entrée d'aval, canal de la Pointe Farran.
12110	Cardinal Manufacturing Co..	20 juillet 1895.	Superstructure des jetées nord et sud, écluse 26, canal des Galops.
11913	J. et R. Miller.	14 déc. 1894.	Une paire de portes d'écl., écl. 23, c. du Rapide Plat.

11. CANAL CORNWALL.

12150	J. et R. Miller.	Non signé.	3 paires de portes d'écluse, écluses 15 et 17.
12175	Wm. Davis et Fils.	do.	Reconstruction de la jetée sud et du brise-glace.

12. CANAL LACHINE.

12153	Gaherty et Shearer.	10 sept. 1895.	Caisson en amont du pont Wellington.
-------	--------------------------	------------------------	--------------------------------------

13. CANAL SAINT-PIERRE.

11895	S. O'Donoghue.	19 déc. 1894.	Réparations.
-------	---------------------	-----------------------	--------------

WAITER S. DOULL.

ANNEXE

É T A T

Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
<i>1. Canal Beauharnois.</i>				
8 janv. '95	21 ans, renouvelable.	Filature de coton de Montréal.	Vieux lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, lots du cad. 836, 837, 834, 832, 830E, 845, etc., au lieu de l'ancien bail.	
11 fév. '95	Dur. bon plaisir du gouvern.	La Cie d'Amusement de Sainte-Cécile.	Part. lot du cad. 1, à l'entrée d'amont.	
<i>2. Canal Carillon et Grenville.</i>				
13 mars '95	21 ans, renouvelable.	Jessie Taylor, adm. de la succession de Geo. Sterling.	Lot à la base de la côte du Major, rivière Ottawa, près du canal Rideau (lot de quai)	
<i>3. Canal Lachine.</i>				
4 déc. '94	Dur. bon plaisir du gouvern.	P. D. Dods et Cie...	Conduite d'eau 3" à la fabrique, rue de l'Élé Montréal.	
6 mars '94	do	Citizens Light and Power Co.	Conduite 8" à la station de la Cie, St-Henri.	
9 janv. '95	do	Dobell, Beckett et Cie	600' x 40' dans le hangar St-Gabriel n° 1, bassin n° 1.	
22 mars '95	do	J. V. Traversey et Cie	100' x 40' dans le hangar St-Gabriel n° 2, bassin n° 2.	
Non signé	do	Cie de ch. de fer du Grand-Tronc, Can..	Voie de chemin de fer du pont St-Henri vers l'est jusqu'aux laminoirs de Montréal et vers l'ouest jusq. chez Clendinneng, etc	
do	do	Armstrong et Cook.	Raccorder le drain de Montréal-ouest avec celui de Lachine.	
do	3 ans	Major, Freres.	Esp. dans le nouv. hangar St-Gabriel n° 1.	
<i>4. Canal Rideau.</i>				
11 fév. '95	Dur. bon plaisir du gouvern.	Robert Anglin	Lot de moulin et surplus d'eau, Brewer's Upper Mills.	3-14 acres.
do	do	do	Lot 25, 8e con., Pittsburg Upper Mills.	40-00
6 juin '95	21 ans, renouvelable.	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound.	Partie du lot F, con. D, (réserve de l'art., Deep Cut, Ottawa), tp. Nepean, comté de Carleton.	6-6 acres.
6 do '95	21 do	do	Partie de lots, sur la riv. Rideau, réserve de l'artillerie.	14 acres.
31 juillet '95	21 do	do	Parties des lots C et D, con. C, sur la riv. Rideau, réserve de l'artillerie.	3-12
<i>5. Canal Williamsburg.</i>				
Non signé	Dur. bon plaisir du gouvern.	F. Broder Robertson.	Pt. lot 6, con. 1, tp. Matilda, co. Dundas.	0-22

N° 12.

GÉNÉRAL.

chemins de fer et canaux, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Conditions des paiements			Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.		Première échéance.
Filature de coton.	Surplus d'eau.	1er juillet '94	\$ c.	\$ c.	1er janvier, 1er juillet.	1er jan. '95 D'avance.
Patinoir, remise à chaloupes, etc.		1er janv. '95	35 00	35 00	1er janvier	1er jan. '95 D'avance.
Lot de quai		1er janv. '95	100 00	50 00	1er janvier, 1er juillet.	1er renouvellement du n° 4286.
Fabrique de peinture.	Tuyau de 3"	1er janv. '95	30 00	30 00	1er janvier	1er jan. '95 D'avance.
Machines de la compagnie.	Tuyau de 3"	1er janv. '95	80 00	80 00	1er janvier	1er jan. '95 do
Empilage de bois.	600' x 40'	1er déc. '94	600 00	50 00	1er de chaque mois.	1er déc. '94 do
do do	100' x 40'	1er fév. '95	100 00		1er février	1er fév. '95 do
Recevoir ou délivrer les marchand's.		1er mai '95	500 00	500 00	1er mai	1er mai '95 do
Écoulement de l'eau de surf.		1er mai '95	1 00	1 00	1er mai	1er mai '95 do
Papier goudronné.	100' x 40'	1er mai '91	100 00		1er inai	1er mai '95 Le locataire refuse de signer.
Manufacture	Force de 75 chev.	1er janv. '92	30 00	15 00	1er janvier, 1er juillet.	1er jan. '92 Annule le n° 9515.
Pâturage		1er janv. '92	15 00		1er janvier	1er jan. '92 D'avance.
Bâtiments.		1er mai '95	20 00		1er mai	1er mai '96 do
voie et aiguilles.		1er mai '95	200 00		1er mai	1er mai '96 do
Abord du dépôt.		1er mai '95	400 00		1er mai	1er mai '96 do
do do		1er mai '95	400 00		1er mai	1er mai '96 do
Résidence		1er oct. '95	20 00		1er octobre.	1er oct. '95 D'avance.

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
<i>6. Canal Welland.</i>				
11 janv. '95	10 ans	Brown, Frères....	Réserve de terrain, côté est du canal.....	
26 février '95		Thomas C. Dawson à Herbert Collier.	Cession de bail primitivement accordé à R. J. Wigle (sous le n° 11239).	
26 do '95		Herbert Collier à John C. Morris.	Cession de bail n° 11239.....	
18 mai '95	10 ans	The Welland Electric Light Co.	30' x 40' entre le coursier Welland et la rivière Welland.	1,200 pds c.
9 août '95	Dur. bon plaisir du gouv.	Leonard S. Bessey et al.	Tuyau à syphon 2", levée ouest du nouveau canal.	
Non signé...	10 ans	Hutchinson, Hicks et Julian.	Pièce de terrain à l'ouest de la jetée ouest à l'entrée nord de Port-Dalhousie.	
dc	Dur. bon plaisir du gouv.	Sperry Carter.....	Conduite en fer 1½" à la maison sur la rue West, Port-Colborne.	
8 août '95	10 ans	Ontario Peat Fuel Co	Partie du lot 8, con. 4.....	
<i>7. Chemin de fer Intercolonial.</i>				
8 nov. '95	25 ans	Hon. N. H. Meagher au gouvernement.	Terrain au prolongement de l'embranchement de la Steviacke inférieure.	1,800 pds
18 déc. '94	5 ans	Rossin House Hotel Co. au gouvernem.	Bureau dans l'hôtel pour marc. en général et billets, rue York, Toronto.	Chambre

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

les chemins de fer et canaux, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894—Fin.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Première échéance.	Première échéance.	
Entrepôt et dock.		1er janv. '95	50 00		1er janvier..	1er jan. '95	D'avance.
Quai, etc.							\$2,000.
do							\$1,800.
Outillage à vapeur.		1er mai '95	20 00		1er mai.....	1er mai '95	D'avance.
Pour abreuver les animaux.	Cond. 2"	1er juill. '95	1 00		1er juillet...	1er juil. '95	do
Hôtel d'été.			50 00				do
Domestique.	Cond. 1½"	1er juill. '95	10 00		1er juillet...	1er juil. '95	do
Emmagas. et transport.		1er juill. '95	15 00		1er juillet...	1er juil. '95	Annule le bail n° 11694
*							
		1er oct. '94	460 00	115 00	1er janv., 1er avril, 1er juil., 1er oct.	1er jan. '95	

* L'Etat construisant et entretenant les barrières et les croisements pour l'usage de l'honorable Meagher et ses serviteurs.

WALTER S. DOULL.

Propriétés achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Propriétés achetées, etc.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District.	Comté.			
26 sept. 1894.	Eliza Sneten, et al.	Parties de 3 lots.	Chemin de fer Annapolis et Digby.	Annapolis.	Acres. 3.06 0.54 0.52	\$ c. 406 00	
10 janv. 1895.	Neil McDougall, et al.	Decharge pour enlèvement de tuf sur la section est.	Chemin de fer du Cap-Breton et prolongement de Sydney-Nord.			4,883 20 2,822 40 6,442 00 15,756 40 7,709 20	Dommages.
17 do 1895.	Sims et McDonald.	do	do				
17 do 1895.	Beatty, Shirley et Beatty.	do	do				
19 do 1895.	McAdam et Grant.	do	do				
21 do 1895.	McDonnell et Cameron.	Decharge de toutes réclamations, construction du ch. de fer du Cap-Breton.	do				
12 do 1895.	James C. McDonald.	Terrain et résidence.	Janesville.	Victoria.		300 00	Dommages.
12 nov. 1894.	Joseph A. Martin, tuteur.	Decharge pour domages-intérêts reçus par son fils.	Chemin de fer Intercolonial.			1,500 00	
22 janv. 1895.	James A. Sedgewick, et al.	Terrain et terrain submergé.	Prolongement d'Halifax.	Halifax.	pds car. 21.872 11.000	10,634 52	Et \$1, jugem. de la cour de l'échiqu. et frais. Et \$1, do
8 mars 1895.	Thomas Ritchie, et al.	do	do	do		4,940 00	
17 mai 1895.	Richard J. Flinn, gardien.	do	do	do		5,440 32	
22 oct. 1892.	Susan et Kenneth McKenzie.	Lot 144.	Ch. de f. Oxford et New-Glasgow.	Pictou.	Acres. 1.15	80 00	
juillet 1894.	George D. Denoon.	Lot 131 et 131A.	Chemin de la rivière de l'Ouest.	do	0.04 3.69	374 51	
9 fév. 1894.	Charles L. Rood, et al.	Lots 101½, etc.	do	do	33.10 13.90 18.61	2,859 67	
22 juin 1894	Eliza Wood, et al.	Lots B et 9B.	Oxford.	Cumberland.	0.59	542 19	
25 oct. 1894.	Elizabeth Longille.	Lots 45 et 46.	Rivière Jean.	Pictou.	7.08 3.39	1,270 00	Et \$196 de frais.
10 oct. 1894.	James Kitchen, Ego.	Lot 46.	do	do	7.08	1 00	
12 déc. 1894.	Certificat Torrens.	1 SE, section 5, tp. 3, rang 3, bl. 45 Pt. lots 6, 7, 8, " 54 " 7, 8, 9, 10, " 59 " 4, 5, 10, " 4 " 8, 9, 10, " 4 " 1, 5, 7, 8, 9, " 11 " 3, 7, 8, 9, 10, " 18 " 1, 2, 3, 4, 5, 10, " 31 " 1, 6, 7, 9, 10, " 40	Ch. de fer Pacifique Canadien.	do			
21 mars 1895.	do	do	Embranchement de Pembina-Est.	do	1.6		J. B. McKillop, ex-pro- priétaire.
22 29	Municipalité du canton de Westmeath.	Pont et chemin.	Westmeath.	do		400 00	Dommages.
17 août 1894.	Joseph F. Aussem et Hansen.	Pt. lot 939.	Canal Lachine.	Jac.-Cartier.	Pds carés. 69 005	4,847 69	Dommages p. fuite d'eau.
29 mars 1895.	Philéas Gougeon.	171.	do	do		100 00	do
29 do 1895.	Dame F.-X. Gougeon.	172 et 175.	do	do		200 00	do
1er avril 1895.	Dame F.-X. Décarv (Vve).	191.	do	do		200 00	do
30 mars 1895.	Robert Benny.	133 et 153A.	do	do		200 00	do
16 avril 1895.	François-X. Leduc.	151.	do	do		580 00	do
5 do 1895.	Robt. Brodie, et al.	Pt. lot 176.	do	Côte-St-Pierre.		388 00	do
5 do 1895.	Alexandre Madore.	126.	do	do		398 00	do
29 mars 1895.	David S. Leach, et al.	138.	do	Côte-St-Pierre.		598 00	do
6 avril 1895.	Alfred G. Evans.	137.	do	do		550 00	do
3 do 1895.	William Trenholme.	121 et 125.	do	Lachine.		280 00	do
3 do 1895.	do	966.	do	do		280 00	do
3 do 1895.	do	119 et 120.	do	Montréal.		140 00	do
3 do 1895.	do	Pt. lot 965.	do	Lachine.		210 00	do
3 do 1895.	do	do	do	do		780 00	do
3 do 1895.	do	952 et 951.	do	do		300 00	do
3 do 1895.	do	3,606.	do	Montréal, Côte St-Paul.		300 00	do
30 mars 1895.	Michael Hughes.	1,688.	do	do		200 00	do
29 do 1895.	Félix Larivière.	1,703.	do	Côte St-Paul.			
29 do 1895.	Sauveur Larivière.	1,703.	do	do			

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Propriétés achetées.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District.	Comté.			
1er avril 1895.	James Davidson	Pt. lots 3413, 3414 et 3600.	Paroisse de Montréal.	Canal Lachine—(Fin).	50 00	Domages p. fuite d'eau.	
29 mars 1895.	Patrick Power	1704.	do	do	275 00	do	
29 do 1895.	John Ryan	3413.	do	do	450 00	do	
29 do 1895.	William West	3604.	do	Côte St-Paul.	250 00	do	
30 do 1895.	Thomas C. Somerville.	3603.	do	do	300 00	do	
28 do 1895.	Philias Prudhomme.	179.	do	do	200 00	do	
29 do 1895.	Cyrille Tessier (veuve).	161.	do	do	100 00	do	
29 do 1895.	Théophile Prudhomme.	177.	do	do	150 00	do	
29 do 1895.	Gilbert et Tous. Décaux.	149.	do	do	350 00	do	
10 mai 1895.	André Latour, et al.	1021.	do	Lachine.	148 00	do	
19 avril 1895.	Benojamin Décaux.	139.	do	Montréal, Côte St-Pierre.	187 00	do	
1er mai 1895.	Gabriel Décaux.	144.	do	do	351 00	do	
1er do 1895.	do	167.	do	do	260 00	do	
20 do 1895.	John et Peter Jackson.	3617.	do	do	375 00	do	
25 oct. 1894.	Thomas Sweetman	Lot 26, 7e con.	Canton	Bedford.	220 00	Don. p. le barrage Kerry.	
20 fév. 1895.	James Waters	Pt. E. 1/2 lot 13, 1re con.	do	do	150 00	do	
18 do 1895.	Michael et John Kelly	Lot 7, 5e con.	do	S. Elmsley.	105 00	do	
3 oct. 1894.	Mme A. C. Aubert de Gaspé (veuve).	{ 144, 147 à 155 inclusiv., 157, 233, 234, 235, 237, 239.	Saint-Ignace.	Canal Soulanges.	141 89	Communtation des droits seigneuriaux.	
8 sept. 1894.	do	Pt. lots 238 et 240.	do	do	12 12	do	
3 oct. 1894.	do	Part. de lots 55.	Saint-Joseph.	do	159 96	\$25 frais	
3 do 1894.	do	do	Saint-Ignace et Saint-Joseph.	do	244 04	do	
15 nov. 1894.	Mme Josephette Lalonde, veuve Jos. Chénier.	Pt. lots 34 et 35.	Saint-Michel-de-Vaudreuil (Cascades)	Saint-Michel-de-Vaudreuil (Cascades)	518 00	Titre.	
1er déc. 1894.	Andrew W. Johnson	4, 5, 6, 7, 8, 9.	do	do	300 00	do	
14 do 1894.	François Leroux.	135.	Saint-Joseph.	Soulanges.	92 49	do	
17 do 1894.	François Méthot.	130.	do	do	2,800 00	do	
5 janv. 1895.	Honoré Leroux.	do 408 et 410.	do	do	3,800 00	do	
8 do 1895.	Alfred DeMontigny.	318.	do	do	1,900 00	do	
17 do 1895.	Moïse Chauvette.	do 330.	do	do	1,600 00	do	
4 fév. 1895.	Césaire Monpéti, et ux.	do 3.	do	do	2,300 00	do	
4 avril 1895.	Romuald Valois, et ux.	do 58 et 59.	St-Mich.-de-Vaudreuil (Cascades)	Vaudreuil	100 00	do	
9 do 1895.	Thadée Vian, et al.	do 23.	do	do	50 00	do	
2 do 1895.	Mme M. L. Harwood (Vve)	{ Pt. lots 3, 1/2 do 10, 11, 13, 14, 15.	do	do	75 00	do	
30 mars 1895.	H. S. Harwood.	1/2 lot 78.	do	do	75 00	do	
31 do 1895.	Robert Harwood.	{ Part. lot 3, 1/2 des lots 10, 11, 12, 13, 14 et 15.	do	do	10 00	do	
1er avril 1895.	Liboire Constant.	{ Part. lot 3, 1/2 do 10, 11, 12, 13, 14 et 15.	do	do	65 00	do	
30 mars 1895.	Mme M. M. A. L. de Bellefeuille (veuve).	{ Part. lot 3, 1/2 do 10, 11, 12, 13, 14 et 15.	do	do	75 00	do	
31 do 1895.	A. C. Harwood.	{ Part. lot 3, 1/2 de 1/2 lots 10, 11, 12, 13, 14 et 15.	do	do	15 00	do	
1er avril 1895.	C. de V. Harwood.	{ Pt. lots 24, 25, 32, 33, 36 et 37.	Soulanges.	Soulanges.	15 00	do	
1er do 1895.	Lonise F. Harwood.	do	Saint-Joseph.	do	1,800 00	do	
2 do 1895.	Mme E. G. Terroux (veuve).	do	do	do	2,000 00	do	
2 do 1895.	Mme Christine Péniard.	do	do	do	200 00	Décharge.	
2 mai 1895.	Marcellin Bissonnette.	do	do	do	150 00	Titre.	
2 do 1895.	Osnas Leroux.	do 5 et 6.	Coteau-Landing.	do	200 00	Abandon de droit de passage, décharge.	
20 do 1895.	Jean Elie.	Lots du cad. 1-5 incl.	Saint-Joseph.	do	150 00	Titre.	
22 do 1895.	Joseph Clément, et al.	Part. lot 435	Coteau-Landing et St-Ignace.	do	200 00	Abandon de droit de passage, décharge.	
27 do 1895.	Joseph Anais.	do 1 et 241.	Saint-Ignace.	do	1,700 00	Titre.	
29 do 1895.	Alexina Leroux, et al.	do 12.	Saint-Joseph.	do	2,400 00	Titre.	
4 juin 1895.	Salomon Denis.	do 4.	Saint-Joseph.	do	2,400 00	Titre.	

ANNEXE N° 13.—PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées—*Fin.*

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Propriétés achetées.			Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District.	Comté.			
11 juin 1895.	Mme Raoul de Beaujeu.	Partie lots 128, 126 et 128.	Canal Soulanges—Suite.	Soulanges.	7-22 5-44 0-34 Pds carrés.	3,640 00	Titre.
19 juill. 1895.	Julien Clément.	Part. lot 433.	Saint-Joseph.	do	157	25 00	do
22 do 1895.	F. X. Sauvé, et al.	do	do	do	5-51	3,600 00	do
24 do 1895.	Joseph Leroux.	do	Saint-Ignace.	do	8-14	1,600 00	do
20 avril 1895.	John Truman, et ux.	Pt. O ½ lot 22, 9e	Canal de la Vallée de la Trent.	Victoria.	6-03	50 40	
24 do 1895.	Lachlan McEachern.	con.	Eldon.	do	2½	560 00	
6 mai 1895.	Neil McEachern.	Lot 28, 10e con. et 29, 9e.	do	do	42½	560 00	
10 avril 1895.	John Ray.	Pt. S. ½ lot 24, 8e con.	do	do	42-9	560 00	
1er mai 1895.	do	Part. lots 49 et 50.	do	do	149-6	2,375 00	
8 do 1895.	William McEachern.	do	do	do		1 00	Décharge.
8 do 1895.	Amelia Victoria Edwards, et al.	Part. N. ½ lot 24, 8e con.	do	do	45-1	600 00	
16 do 1895.	do	do N ½ lot 24, 10e con.	do	do	82½	600 00	
16 do 1895.	Alex. Robinson, et al.	Pt. lots 53 et 54, cotés S. du ch. du Portage.	do	do	69½	675 00	
11 do 1895.	Moses Mitchell, et al.	Part. lots 52, 53, 54	do	do	70-4	750 00	
16 do 1895.	Ewen McKenzie, et ux.	do 47, 48.	do	do	120-95	800 00	
15 do 1895.	(Geo. Edward Laidlaw, et al.	do 4, coté S. du ch. du Portage.	Bexley.	do	2½	1,500 00	
16 do 1895.	John Fry.	(Pt. lot 57, coté S. ch. du Portage. 57 et 58, coté N. ch. du Portage.)	Eldon.	Victoria.	114-1 14. 19-7 96-0	495 00 1,200 00	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

7 juin 1895.	Toronto General Trust Co., syndics.	Pt. lots 1, 2, 3, 4, 5, lot "C" et pt. res. nouv. coté S. ch. du Portage.	Bexley.	do		1,155 00	
16 mai 1895.	William Rontley, et ux.	(Pt. lot 48 coté N. ch. du Portage, 8e con.)	Eldon.	do		145 00	
26 juin 1895.	Richard Fitzgerald.	Pt. O ½, lots 1 et 2, 8e con.	Carden.	do		200 00	
1er do 1895.	Philip J. McRae, et ux.	Pt. E ½, lot 23, 8e con.	Eldon.	do		200 00	
9 juill. 1895.	Edward Lytle, et ux.	Pt. lots 5, 6 et 7, cotés S. ch. du Portage.	Bexley.	do		310 00	
8 juin 1895.	Wm. A. Silverwood, et ux.	Pt. lots 60, 61 et 59, coté S. chemin du Portage.	Eldon.	do		1,450 00	
13 do 1895.	John Ewen, et ux.	49, 50, 51 et 52, coté S. ch. du Portage.	do	do		2,650 00	
16 avril 1895.	Ellen Elizabeth Dillon.	Pt. lot 24, 9e con.	do	do	18	150 00	
21 août 1895.	Michael Harrigan.	do 12, 8e con.	Douro.	Peterborough.	4-88	80 00	
8 juill. 1895.	William Taylor, et ux.	Pt. E ½ lot 23, 10e con.	Eldon.	Victoria.	48-8	350 00	
24 do 1895.	William Fry, et ux.	Pt. lots 57, 58, 59, cotés S. ch. du Portage.	do	do	59-8 99-7	1,400 00	
8 nov. 1894.	Michael Cleary.	Lot 30.	Dunville.	Haldimand.		30 00	Dommmages
30 mars 1895.	Hon. L. McCallum.	Lots de four à chaux.	Sherbrooke.	do	4½	712 50	do enlèvement d'établissements.
11 juill. 1895.	James N. Eastman.	Lot 6, bloc F.	Morrisburg.	Dundas.		150 00	do tuyaux d'aqueduc, etc.
7 août 1895.	Corporation de Morrisburg.	Aqueduc.	do	do		78 10	do
10 do 1895.	H. E. Snyder, et al.	Lot 5, bloc F.	do	do		300 00	Dommmages causés par le canal du Rapide Plat.
3 nov. 1894.	Exécuteurs de J. S. Mac Donald.	Pt. lot 27, con. 1.	Cornwall.	Stormont.	1-55	400 00	
10 janv. 1895.	J. G. Snetzinger, et ux.	do 37, con. 1.	do	do	3-72	408 00	

ANNEXE

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1894.				\$	\$
14 nov. . .	Cie de ch. de fer du Cté de Drummond.	De St-Léonard à la jonction de la Chaudière.	57-58 V., c. 4	3,200	96,000
23 do . . .	Cie c. de f. Ctés d'Inverness et Richmond	Depuis Port-Hawkesbury, N.-E., dans la direction de Chéticamp.	57-58 V., c. 4	3,200	80,000
19 do . . .	Cie de ch. de fer de Lotbinière et Mégantic.	Depuis St-Jean Deschailons, 12 $\frac{1}{2}$ milles et de la station de Lyster s. la ligne du Grand-Tronc jusqu'à, Lyster.	57-58 V., c. 4	3,200	48,000
Non signé.	Cie de ch. de fer Canada-Est.	Reliant le C.C.P. au pont de Sainte-Marie.	57-58 V., c. 4	3,200	.....
30 juin. . .	Cie de ch. de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique	Location de leur ligne au C. C. P. pour 99 ans.	52 V., c. 62. 57-58 V., c. 63	.....	.....
28 fév. . .	Cie ch. de f. de la Rivière Sud (limitée) de la Nouvelle-Ecosse.	Depuis Yarmouth dans la direction de Shelburne et Lockeport, N.-E.	57-58 V., c. 4	3,200	112,000
Non signé.	Cie ch. de f. du Sud de la Col. anglaise	Dep. le confluent des riv. de l'Élan et Kootenay jusqu'à jonct. Coal Creek.	57-58 V., c. 4	3,200	108,800
13 juill. . .	Cie ch. de fer Québec et Lac-Saint-Jean.	Dep. l'extrémité est de sa ligne jusqu'à l'eau prof. à Chicoutimi, direction de Chicoutimi.	57-58 V., c. 4	3,200	.....
Non signé.	Cie ch. de fer du Cap de la Madeleine.	Depuis le Cap de la Madeleine jusqu'à l'embranch. des Piles, C.C.P.	57-58 V., c. 4	3,200	9,600
7 sept. . .	Cie ch. de fer Central du N.-Brunswick.	De la station Chipman aux houillères de Newcastle.	57-58 V., c. 4	3,200	48,000
1er juin . .	Cie ch. de fer Ontario et Pacifique.	De Cornwall à Ottawa.	55-56 V., c. 5	3,200	172,400
Non signé.	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.	Dep. l'extrémité est des 62 milles déjà subv. dans la direct. du Désert.	57-58 V., c. 4	3,200	64,000
16 juill. . .	Cie ch. de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	De Port-Burwell à Tilsonburg p. tenir lieu de la subv. accordée en 1892.	57-58 V., c. 4	3,200	51,200
Non signé.	Cie de ch. de fer St-Stephen et Milltown	De St-Stephen à Milltown, N.-B. . .	56 V., c. 2.	3,200	11,500
do . . .	Cie de ch. de fer Grand-Nord.	Dep. sa jonction avec le ch. de fer des Basses-Laurent, près St-Tite, à proximité de la r. St-Maurice, all. v. l'o.	57-58 V., c. 4	3,200	96,000
5 août . . .	Cie de chemin de fer d'Oshawa.	De Port-Oshawa à la rne Mill, l'hôtel-de-ville et la stat. du Gr.-Tronc.	56 V., c. 2.	3,200	22,400

No 14.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1895.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de tranchée.	Remblais.	Rais d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
30	53	1,433	50	20	15	56	1er déc. 1896.	
25	80	1,433	50	20	15	56	1 do 1896.	
15	53	1,910	50	20	15	56	1 do 1896.	
1	27	1,433	50	20	15	56	1er juill. 1895.	
35	80	955	50	20	15	56	1er août 1897.	Approuvé par arrêté du conseil n° 72163 du 28 déc. 1894.
34	60	700	50	20	15	56	1 do 1898.	
2	80	819	50	20	15	56	1er déc. 1895.	Première partie de la subvention de \$44,800, 57-58 V. c. 4.
3	105	574	50	20	15	56	1er oct. 1895.	
15	74	955	50	20	15	56	1er déc. 1896.	
53, $\frac{87}{100}$	53	1,433	50	20	15	56	1er août 1896.	
20	106	574	50	20	15	56	1 do 1896.	Courbe de 8° ou 717 pds permise à sa jonction avec le chemin de fer Canada-Sud.
16	53	955	50	20	15	56	1 do 1896.	Remplace 10938.
3 $\frac{1}{2}$	80	716	50	20	15	56	1 do 1896.	
30	66	573	50	20	15	56	30 nov. 1896.	
7	173	80	50	20	15	56	1er déc. 1895.	

WALTER S. DOULL.

ANNEXE N^o 15.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR

LA SAISON DE NAVIGATION DE 1894.

REVENU.

Le revenu total, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau, pendant deux ans, est comme suit :—

Pour 1893	\$348,012 00
“ 1894	307,804 67

En comparant la statistique de 1893 avec celle de 1894, on verra que le revenu brut a diminué de \$40,187.33.

Voici quelles sont les augmentations et les diminutions :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland.....		\$33,549 58
les canaux du Saint-Laurent.....		4,337 47
le canal Chambly.....		1,461 67
le canal Rideau.....	\$ 170 48	.....
les canaux de l'Ottawa.....		1,244 77
le canal Saint-Pierre.....		26 94
les canaux de la Vallée de la Trent.....	142 26	.....
le canal Murray.....	120 36	.....
Total.....	\$ 433 10	\$40,620 43
Total, diminution.....		<u>40,187 33</u>

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal à l'effet de maintenir la diminution des taux sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général en conseil a autorisé, le 16 avril 1894, la réduction suivante sur les taux des canaux :—

Pour la saison de 1894, les taux des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, dix centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, dix centins par tonne ; le paiement du tarif de dix centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent.

Par suite de cette diminution des taux de péage ci-dessus mentionnés, applicable à ces produits alimentaires, quelle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de dix centins par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remises sur ces articles en 1894.

Il est bon d'observer toutefois que la diminution des droits de péage de vingt à dix centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'élève à \$49,432.90.

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de treize années, se décompose comme suit :—

QUANTITÉ EXPÉDIÉE À MONTRÉAL.		QUANTITÉ SUR LAQUELLE ON A PAYÉ PLEIN PÉAGE.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité des ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882.....	180,694	.....	63,881
1883.....	186,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	228,513	16,899	245,932
1891.....	295,509	6,805	202,710
1892.....	261,954	8,942	201,540
1893.....	* 501,806	25,555	222,958
1894.....	273,651	16,699	203,979

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit:—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. par tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un arrêté du conseil du 16 avril 1894.

Taux par les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins par tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyés à Montréal, a été portée de 96,569 à 273,651 tonnes; la quantité de ces mêmes produits passés par le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et en destination de ports des États-Unis, a augmenté de 117,346 à 203,979 tonnes.

* De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes; en 1892, 4,341 tonnes; en 1893, 71,445 tonnes, et en 1894, 23,030 tonnes.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1882.....	75,026
1883.....	98,672
1884.....	142,231
1885.....	160,821
1886.....	165,613
1887.....	191,760
1888.....	113,794
1889.....	94,943
1890.....	119,208
1891.....	184,410
1892.....	291,680
1893.....	147,610
1894.....	60,666

La quantité des mêmes produits passés sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinés à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
En 1882.....	230,055
1883.....	263,368
1884.....	174,496
1885.....	134,824
1886.....	272,133
1887.....	237,881
1888.....	166,191
1889.....	275,414
1890.....	242,571
1891.....	320,434
1892.....	302,899
1893.....	532,084
1894.....	288,015

Les expéditions comparatives du grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR LES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose ainsi :—

	Tonnes.
En 1893.....	532,084
1894.....	288,015
Accusant une diminution de.....	244,069

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonnes.
En 1893.....	147,610
1894.....	60,666
Soit une diminution de.....	86,944

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :

	Tonnes.
En 1893	1,267,113
1894.....	1,163,788

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :

	Tonnes.
En 1893	3,590,513
1894	2,686,440

Les augmentations et diminutions de 1894, comparées à celles de 1893, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

	Augmenta- tion.	Diminu- tion.	Augmenta- tion.	Diminu- tion.
	Tonnes.	Tonnes.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent.....		244,069		45·87
do ch. de f. Canad. du Pacifique et Grand-Tronc		86,944		58·90
do canaux de New-York.....		103,325		8·15
do chemins de fer de New-York.....		904,073		25·18

En regardant à l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transporté de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a été portée de 175,455 tonnes en 1883, à 373,070 tonnes en 1894; et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a baissé de 184,502 tonnes en 1883, à 80,681 tonnes en 1894. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 205,394 tonnes en 1883, à 292,191 tonnes en 1894.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant onze ans, comme suit :

Dans les navires canadiens il y a eu en

	Tonnes.
1884, 111 cargaisons, quantité d'ensemble.....	70,475
1885, 75 do do	45,639
1886, 244 do do	143,330
1887, 284 do do	178,233
1888, 182 do do	143,025
1889, 208 do do	165,117
1890, 203 do do	184,275
1891, 209 do do	190,664
1892, 158 do do	159,018
1893, 146 do do	148,962
1894, 125 do do	159,145

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dans les navires américains il y a eu en

	Tonneaux.
1884, 117 cargaisons, quantité d'ensemble.....	75,787
1885, 79 do do	55,982
1886, 97 do do	62,222
1887, 19 do do	12,477
1888, 60 do do	43,667
1889, 114 do do	108,358
1890, 35 do do	35,560
1891, 77 do do	90,153
1892, 89 do do	109,812
1893, 257 do do	328,269
1894, 84 do do	106,236

Deux vaisseaux ont transporté des cargaisons intactes, de 810 tonnes, à Montréal en 1894; aucun en 1893; deux en 1892, 924 tonnes, et trois en 1891, 1,441 tonnes. Dix-neuf vaisseaux ont rompu charge en 1894, 31 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891; 188 vaisseaux ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1894 et pendant les trois années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre entier des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1894 a été de 59, contre 91 l'année précédente :

Voici la quantité de grain transbordée.

Produits.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	4,310	16,665	68,736	47,558	104,827
Mais.....	773,687	482,802	576,289	759,000	260,657
Seigle.....	Nil	13,318	2,467	11,540	Nil
Avoine.....	44,294	257,000	102,529	35,353	63,412

Voici la quantité déchargée à ce port par des navires qui ne sont pas entrés dans le canal :

Produits.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	Nil	16,628	Nil	Nil	Nil
Mais.....	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Seigle.....	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Avoine.....	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil

CANAL WELAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1894 a été de 1,008,221 tonnes; sur cette quantité, le fret intermédiaire ou local compte pour 18,687 tonnes.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Il y a eu 758,783 tonnes de fret allant à l'est, et 249,438 tonnes en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1894, a été de 989 534 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 242,553 tonnes en destination de l'ouest, et 745,942 tonnes en destination de l'est.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 252,104 tonnes, et les vaisseaux américains, 493,838 tonnes; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 11,422 tonnes, et les vaisseaux américains 232,170 tonnes.

Quant au fret d'entier parcours, les vaisseaux canadiens en ont transporté 263,526 tonnes, et les vaisseaux américains 726,008 tonnes.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret transportée sur les canaux durant 1894, il y en a eu 638,417 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 248,361 tonnes à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 537,982 tonnes; sur cette quantité 494,778 tonnes étaient à destination de l'est et 43,204 à celle de l'ouest.

Sur la quantité totale du fret local, 143,639 étaient à destination de l'est, et 205,157 à celle de l'ouest.

TRAFFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ,
MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Érié à Montréal, dans le cours de quatorze années, se décompose ainsi :

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545
1894	292,191	9,439

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

FRET DES PORTS DES ÉTATS-UNIS AUX PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et allant à des ports des États-Unis, pendant une période de quatorze années, se décompose comme suit:—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1881	96,266	97,907	194,173
1882	110,286	172,520	282,806
1883	174,912	257,699	432,611
1884	163,998	243,081	407,079
1885	168,212	216,297	384,509
1886	224,916	239,562	464,478
1887	189,427	151,074	340,501
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et allant à des ports des États-Unis, accuse une diminution de 39,400 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 398,094 tonnes comparée avec 1881.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des États-Unis depuis 1867 jusqu'à 1894 inclusivement.

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des États-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	453,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
<i>Saison de navigation.</i>			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	873,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,885	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267

La quantité totale du fret transporté sur les différentes divisions des canaux pendant la saison se décompose comme suit :—

	Bétail.	Produits forestiers.	Manu- factures.	Marchan- dises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland.....	39	145,929	14,172	253,316	594,765	1,008,221
Saint-Laurent	1,004	115,946	66,655	348,025	355,148	886,778
Chambly.....	284	151,732	18,312	90,463	16,817	277,608
Ottawa.....	971	548,747	196	6,347	5,749	562,010
Rideau.....	9	64,633	3,511	23,547	2,779	94,479
Saint-Pierre.....		6,269		36,007	13,184	55,460
Murray.....	28	8,360	3,831	4,768	4,901	21,888
Vallée de la Trent.....	25	36,076	25	140	5	36,271

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland a été de 1,008,221 tonnes, dont 594,765 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale du fret transporté a été de 886,778 tonnes, dont 355,148 tonnes se composaient de produits de l'agriculture et 348,025 étaient des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité du fret transporté a été de 562,010 tonnes, sur laquelle quantité 548,747 tonnes étaient des produits forestiers.

DE NORVÈGE À CHICAGO.

Dans le cours du mois de mai le steamer *Craggs*, de Christiansand, Norvège, a remonté les canaux du Saint-Laurent et Welland avec une cargaison de 509 tonnes de poisson de Norvège en destination de Chicago; il est revenu le 6 juin avec une cargaison de 406 tonnes de farine et 300 tonnes de blé.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des États-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 1,409,129 en 1894, contre 1,452,563 tonnes en 1893; 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Érié et New-York, et West Shore et Buffalo, ont été :—

	Tonnes.		Tonnes.
En 1894.....	4,281,056	En 1886.....	*3,802,262
1893.....	5,107,426	1885.....	4,105,594
1892.....	5,913,013	1884.....	3,639,805
1891.....	3,565,381	1883.....	4,422,461
1890.....	*4,336,199	1882.....	3,888,557
1889.....	3,654,984	1880.....	4,732,385
1888.....	3,197,634	1869.....	1,087,809
1887.....	3,847,766		

Farine et grain seulement.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées à la mer par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-six ans :

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportion par les canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869...	1,302,613	1,087,809	2,390,342	545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	423
1871.	1,850,198	2,205,589	4,055,787	456
1872.	1,674,320	1,870,614	3,544,934	472
1873.	1,745,171	2,036,992	3,782,163	461
1874.	1,767,598	2,791,517	4,559,115	387
1875.	1,305,550	2,343,241	3,648,791	357
1876.	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877.	1,498,984	2,493,683	3,992,667	375
1878.	1,912,734	3,695,764	5,608,498	341
1879.	1,833,399	4,353,617	6,187,016	296
1880.	2,371,090	4,732,385	7,103,475	333
1881.	1,116,561	4,983,722	6,100,283	183
1882.	1,118,776	3,885,557	5,004,333	223
1883.	1,379,000	4,422,461	5,801,461	237
1884.	1,236,986	3,639,805	4,876,791	253
1885.	1,063,310	4,105,594	5,168,904	205
1886.	1,489,886	3,802,262	5,292,148	281
1887.	1,539,403	3,847,766	5,387,169	285
1888.	1,166,958	3,197,734	4,364,692	267
1889.	1,296,896	3,654,984	4,951,880	262
1890.	1,167,901	4,336,199	5,504,100	212
1891.	1,092,355	3,565,381	4,657,736	234
1892.	937,999	5,913,013	6,851,012	137
1893.	1,288,046	5,107,426	6,395,472	201
1894.	1,185,275	4,281,056	5,466,331	217

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68.9	En 1882	19.0
1869	47.0	1883	18.7
1870	38.9	1884	19.0
1871	38.9	1885	17.1
1872	40.1	1886	16.9
1873	34.9	1887	16.3
1874	31.7	1888	18.8
1875	28.4	1889	15.1
1876	24.6	1890	13.9
1877	28.3	1891	13.4
1878	27.1	1892	9.8
1879	23.7	1893	10.1
1880	25.1	1894	10.2
1881	18.5		

La quantité du fret transporté par les canaux et les chemins de fer était, en 1894, de 5,036,821 tonneaux moindre que la quantité transportée en 1893, et accusait une augmentation de 25,463,238 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859.....	5,485,076	·6890
1869.....	12,453,174	·4705
1870.....	15,148,274	·3895
1871.....	15,844,152	·3896
1872.....	16,631,609	·4012
1873.....	18,200,208	·3497
1874.....	18,283,547	·3174
1875.....	17,101,758	·2841
1876.....	16,948,627	·2462
1877.....	17,489,770	·2833
1878.....	19,017,301	·2719
1879.....	22,590,766	·2373
1880.....	25,706,586	·2512
1881.....	27,857,394	·1859
1882.....	28,693,054	·1905
1883.....	30,167,119	·1877
1884.....	26,293,844	·1905
1885.....	27,543,948	·1718
1886.....	31,168,744	·1698
1887.....	34,029,791	·1632
1888.....	26,244,610	·1883
1889.....	35,466,042	·1514
1890.....	37,624,199	·1394
1891.....	38,524,179	·1343
1892.....	43,618,569	·0982
1893.....	42,953,233	·1009
1894.....	37,916,412	·1024

Prix moyen du fret du grain de Chicago à Buffalo :

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878.....	3·1	1888.....	2·7
1879.....	4·7	1889.....	2·5
1880.....	5·7	1890.....	1·9
1881.....	3·2	1891.....	2·5
1882.....	2·5	1892.....	2·2
1883.....	3·5	1893.....	1·6
1884.....	2·1	1894.....	1·2
1885.....	2·0		
1886.....	3·6		
1887.....	4·1	Moy. pour 17 années.....	2·9

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Etat comparatif de la somme et de la valeur du trafic qui a passé par le canal des Chutes de Sainte-Marie, Mich., pendant les saisons de 1893 et 1894.

	Quantité.		Augmentation.		Diminution.		Prix pour chaque unité.		Evaluation totale.	
	1893.	1894.	Quantité.	Pour cent.	Quantité.	Pour cent.	\$	c.	1893.	1894.
*Navires.....	12,008	14,491	2,483	21						
Ecluses.....	5,553	6,431	878	16						
Tonnage, inscrit.....	9,849,754	13,110,366	3,260,612	33						
" fret.....	10,796,572	13,195,860	2,399,288	22						
Passagers.....	18,869	27,286	8,367	44						
Houille (anthracite).....	3,008,120	552,870			210,936	7	4 75	10,528,420 00	2,531,132 50	
" (bitumineuse).....		2,204,314					2 50	5,660,785 00	5,660,785 00	
Farine.....	7,420,574	8,965,773	1,545,099	21			3 75	28,682,695 00	33,021,648 75	
" barils.....	43,481,652	34,869,483			8,612,169	20	0 64	32,611,339 00	22,316,469 12	
" boisseaux.....	2,405,344	1,545,008			860,336	36	0 50	1,346,992 64	772,504 00	
Grain (autre que le blé).....	57,046	60,659			37,793	32	50 00	2,852,300 00	1,805,350 00	
" tonnes nettes.....	32,406						13 50	560,302 00	331,452 00	
Fer ouvré.....	228,730	237,461	8,731	4			1 00	228,730 00	237,461 00	
" barils.....	87,530	90,573	12,043	14			200 00	17,506,000 00	19,914,600 00	
" tonnes nettes.....	4,014,566	6,548,376	2,534,390	63			2 60	14,056,946 00	17,027,077 60	
Minéral de fer.....	588,545	722,788	134,243	23			16 00	10,593,310 00	11,564,608 00	
" M. pds., M. P.....	2,470	412			2,058	83	112 00	379,861 30	46,144 00	
Minéral d'argent et argent en lingots.....	19,426	21,417	1,991	10			10 00	194,260 00	214,170 00	
Pierre de construction.....	415,180	451,155	36,065	9			60 00	24,910,300 00	27,071,100 00	
Totaux.....									145,436,956 94	148,114,501 97

*Vapeurs..... 10,208
 Voiliers..... 3,676
 Non inscrits..... 607
 Total..... 14,491

†Compris dans le fret non classé pour 1893.
 Laine..... 327 tonnes.
 Peaux..... 212 do

Laine..... 1,468 tonnes.
 Peaux..... 382 do

Ci-suit l'évaluation totale des produits et marchandises transportés par le canal :—

Evaluation pour 1885.....	\$	53,413,472	13
do 1886.....		69,080,071	95
do 1887.....		79,031,757	78
do 1888.....		82,156,019	97
do 1889.....		83,732,527	15
do 1890.....		102,214,948	70
do 1891.....		128,178,208	51
do 1892.....		135,117,267	10
do 1893.....		145,436,956	94
do 1894.....		143,114,501	97

Durant la saison de 1889, le canal a été ouvert à la navigation...	234	jours.
do 1890	do	... 228 do
do 1891	do	... 225 do
do 1892	do	... 233 do
do 1893	do	... 219 do
do 1894	do	... 234 do

Durant la saison complète de navigation en 1894, la moyenne par jour des vaisseaux qui ont passé par le canal a été de 62.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

QUANTITÉ et valeur des exportations de Chicago, par les lacs, en 1894.

	NAVIRES AMÉRICAINS.		NAVIRES ÉTRANGERS.		TOTAUX.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Maïs.....boiss.	1,649,408	721,554 21			1,649,408	721,554 21
Blé.....“	1,505,733	871,111 23	38,729	19,864 50	1,544,462	890,975 73
Farine.....brls.			4,440	10,000 00	4,400	10,000 00
Bœuf.....“			2	60 00	2	60 00
Marchandises.....colis.	3	8 10	2	40 00	5	48 10
Totaux		1,592,673 54		29,964 50		1,622,638 04

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1894.

	MAÏS, BOISSEAUX.			AVOINE, BOISSEAUX.	BLÉ, BOISSEAUX.	TOTAUX.
	En transit.	Exportations.	Total.	En transit.	Exportations.	
Christiansand, Norvège.....					10,000	10,000
Collingwood, Ont.....				45,024		45,024
Kingston, Ont.....		1,443,870	1,443,870		1,534,462	2,978,332
Midland, Ont.....	52,512	104,485	156,997	420,237		577,234
Pointe-Édouard, Ont.....	560,952		560,952	62,812		623,764
Prescott, Ont.....		65,053	65,053			65,053
Sarnia, Ont.....	44,682		44,682	486,454		531,136
Walkerville, Ont.....		36,000	36,000			36,000
Totaux	658,146	1,649,408	2,307,554	1,014,527	1,544,462	4,866,543

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston et Montréal, par vapeur ; aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation en 1894 (du rapport de la Chambre de Commerce, Chicago.)

1894.	A BUFFALO.		A KINGSTON.		A MONTRÉAL, (VAPEUR).		CANAL ÉRIÉ, BUFFALO À NEW-YORK.		CHICAGO À NEW-YORK, LAC ET CANAL, Y COMPRIS LES PRIX DE BUFFALO.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
7 avril...	1 1/2	1 1/4	3 1/4	3	5 3/4	5 1/4				
14 do...	1 3/8	1 1/4								
21 do...	1 3/8	1	3	5 1/2						
28 do...	1 3/8	1	3	5 1/2						
5 mai...	1 3/8	1 1/8	3 1/8	2 1/2	5 5/8	4 3/4	3 1/2	3	5 5/8	5 1/2
12 do...	1 1/2	1		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
19 do...	1 1/2	1		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
26 do...	1 1/2	1		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
2 juin...	1 3/8	1 1/4		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
9 do...	1 3/8	1 1/4					3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
16 do...	1 3/8	1		2 1/2		4 3/4	2 3/8	2 1/2	5 5/8	4 3/4
23 do...	1 3/8	1					2 3/8	2 1/2	4 3/4	4 3/4
30 do...	1 1/2	1 1/8	2 1/2		5		3	2 3/8	5 5/8	4 3/4
7 juil...	1	1	2 1/2		5		3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
14 do...	1	1					3 1/4	3	5 5/8	4 3/4
21 do...	1	1	2 1/2		4 3/4		3 1/4	3	5 5/8	4 3/4
28 do...	1	1	2 1/2		4 3/4		3 1/4	3 1/4	5 5/8	5 5/8
4 août...	1	1	2 1/2 à 2 3/4	2 1/2	4 3/4 à 4 5/8		3 1/4	3 1/4	5 5/8	5
11 do...	1	1	2 1/2		4 3/4		3 1/4	3 1/4	5 5/8	4 3/4
18 do...	1	1	2 1/2		4 3/4		3 1/4	3	5 5/8	4 3/4
25 do...	1 1/2	1 1/4	2 1/2		4 3/4		3 1/4	3 1/4	5 5/8	4 3/4
1er sept...	1 3/8	1 1/4	2 1/2 à 2 3/4		5 à 5 1/4		3 1/4	3	5 5/8	5 5/8
8 do...	1 3/8	1	2 1/2		5 1/4		3 1/2	3 1/4	5 5/8	5 5/8
15 do...	1 3/8	1 1/4	2 1/2		5 1/4		4	3 3/8	6	5 5/8
22 do...	1 3/8	1 1/4	2 1/2		5 1/4		3 1/2	3 1/4	5 5/8	5 5/8
29 do...	1 3/8	1 1/4	2 1/2		5 5/8		3 1/2	2 7/8	5 5/8	5 5/8
6 oct...	1 3/8	1 1/4	2 1/2				2 7/8	2 5/8	5 5/8	4 3/4
13 do...	1 1/2	1 1/4		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
20 do...	1	1		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
27 do...	1	1		2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
3 nov...				2 1/2		4 3/4	3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
10 do...	1	1					3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
17 do...	1	1					3	2 3/8	4 3/4	4 3/4
24 do...	1 1/2	1 1/2					3	2 3/8	5 5/8	5 5/8
1er déc...	2 3/8	2 1/2					3	2 3/8	6	6
8 do...	3 1/4	3								
15 do...	3 1/4	3								

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, en 1894.

1894.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1894.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
A l'ouverture.	c.	c.	A l'ouverture.	c.	c.
2 avril.....		1 $\frac{3}{4}$	23 août.....	1	1
13 do.....		1 $\frac{1}{4}$	24 do.....	1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	1 à 1 $\frac{1}{4}$
16 do.....		1	26 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
25 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1	6 sept.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{3}{8}$
26 do.....	1 $\frac{3}{8}$ à 2	1 à 1 $\frac{1}{8}$	8 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
27 do.....	1 $\frac{1}{2}$ à 1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{1}{2}$	15 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
30 do.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	17 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
5 mai.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{8}$	18 do.....		1 $\frac{1}{4}$
7 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1	20 do.....	1 $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
8 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$	21 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
9 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1	26 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
10 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{8}$	3 oct.....	1 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{4}$
11 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1	5 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{8}$
16 do.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	6 do.....		1 $\frac{1}{4}$
17 do.....		1 à 1 $\frac{1}{4}$	8 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$
18 do.....		1 $\frac{1}{4}$	13 do.....	1	1
19 do.....	1 $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{4}$	17 do.....	1	1
23 do.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	25 do.....		1 $\frac{1}{4}$
24 do.....		1 $\frac{1}{4}$	26 do.....		1 $\frac{1}{4}$
29 do.....		1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{3}{8}$	27 do.....		1 $\frac{1}{4}$
5 juin.....		1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{3}{8}$	29 do.....	1 à 1 $\frac{1}{4}$	1 à 1 $\frac{1}{4}$
6 do.....		1 à 1 $\frac{1}{8}$	30 do.....		1 à 1 $\frac{1}{4}$
14 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1 à 1 $\frac{1}{8}$	3 nov.....	1 à 1 $\frac{1}{4}$	1 à 1 $\frac{1}{4}$
16 do.....		1	5 do.....		1
18 do.....		1 $\frac{1}{4}$	13 do.....		1 $\frac{1}{4}$
21 do.....		1 à 1 $\frac{1}{8}$	16 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$
23 do.....	1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	1	19 do.....		1 $\frac{1}{8}$
25 do.....	1 $\frac{1}{8}$	1	21 do.....		1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$
29 do.....	1	1	23 do.....	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
13 juil.....		1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	28 do.....	2 bid	2 bid
31 do.....	1 $\frac{1}{2}$ à 1	1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	1er déc.....		2 $\frac{1}{2}$
9 août.....	1 $\frac{1}{2}$ à 1	1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	3 do.....		3
10 do.....	1 $\frac{1}{2}$ à 1	1 $\frac{1}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$	4 do fermeture.....	3	3
14 do.....					
15 do.....	1				
16 do.....	1	1 $\frac{1}{8}$ à 1			
17 do.....	1 $\frac{1}{2}$ à 1	1 $\frac{1}{8}$ à 1			
18 do.....		1			
22 do.....	1 $\frac{1}{4}$	1			

NOTE.—L'avoine a commandé de $\frac{3}{4}$ c. à 1 $\frac{1}{4}$ c. le boisseau. Le maïs, de Chicago à Kingston, de 2 $\frac{1}{2}$ c. à 3c. et le blé, de 2 $\frac{1}{4}$ c. à 3c. le boisseau durant la saison. Le maïs, pour Port-Huron, 6 octobre, 1 $\frac{1}{4}$ c., et pour Ogdensburg en novembre, 3 $\frac{1}{2}$ c. à 4 $\frac{1}{2}$ c. le boisseau. Les prix à partir de Milwaukee à peu près les mêmes qu'à partir de Chicago.

PRIX MOYENS DU FRET PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.

Grain, boisseau.	Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Sept.		Oct.		Nov.	
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1885 { Blé.	2.1	1.3	1.3	1.8	1.6	3.1	3.2							
{ Maïs.	1.8	1.2	1.1	1.5	1.4	2.2	2.8							
Prix le plus élevé, blé, 1885, 3¼c.; le plus bas, 1.1c.; prix moyen pour la saison, 2c.														
1886 { Blé.	3.1	2.7	2.7	3.2	4.5	4.8	4.3							
{ Maïs.	2.8	2.5	2.5	2.9	4.2	4.6	4.0							
Prix le plus bas, blé, 1886, 5¾c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 3.6c.														
1887 { Blé.	3.4	5.1	3.8	3.5	4.1	4.7	3.9							
{ Maïs.	3.1	4.7	3.5	3.3	3.8	4.4	3.6							
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 4.1c.														
1888 { Blé.	2.1	1.9	2.2	3.2	3.5	2.4	2.5							
{ Maïs.	1.8	1.7	1.9	2.9	3.2	2.1	2.3							
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2.7c.														
1889 { Blé.	2.2	2.0	2.1	2.7	3.0	3.0	2.5							
{ Maïs.	2.0	1.8	1.9	2.4	2.7	2.7	2.3							
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3.6c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2.5c.														
1890 { Blé.	1.8	2.2	2.3	1.5	2.0	1.8	2.0							
{ Maïs.	1.6	2.0	2.0	1.3	1.8	1.6	1.8							
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c.; le plus bas, 1.5c.; prix moyen pour la saison, 1.9c.														
1891 { Blé.	1.4	1.2	2.1	2.7	3.3	2.2	4.1							
{ Maïs.	1.2	1.1	2.0	2.5	3.0	2.1	3.8							
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2.4c.														
1892 { Blé.	1.9	1.8	2.0	2.3	2.3	2.3	2.6							
{ Maïs.	1.7	1.6	1.8	2.1	2.1	2.1	2.3							
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2.2c.														
1893 { Blé.	1.3	1.8	1.2	1.3	1.7	2.1	2.0							
{ Maïs.	1.2	1.6	1.1	1.2	1.5	1.9	1.8							
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1.6c.														
1894 { Blé.	1.4	1.2	0.9	1.0	1.4	1.1	1.3							
{ Maïs.	1.2	1.1	0.9	0.9	1.3	1.0	1.3							
Prix le plus élevé, 1894, 3c.; le plus bas, ¾c.; prix moyen pour la saison, 1.2c.														

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Prix du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.).

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, noté pour chaque semaine de la navigation, en 1894 :

1894.	Blé, boisseaux.	1894.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
1er au 21 avril	Pas de cote.	Semaine terminée le 11 août	1½
Semaine terminée le 28 avril	2	do 28 do	1½
do 5 mai	2½	do 25 do	2
do 12 do	1½ à 2½	do 1er sept.	2½
do 19 do	2½	do 8 do	2½ à 2½
do 26 do	2½	do 15 do	2½
do 2 juin	2½ à 2½	do 22 do	2½
do 9 do	2½ à 2½	do 29 do	2½
do 16 do	2½	do 6 oct.	2½
do 23 do	1½	do 13 do	2½ à 3
do 30 do	1½ à 1½	do 20 do	2½
do 7 juillet	1½	do 27 do	2½
do 14 do	1½	do 3 nov.	3
do 21 do	1½ à 1½	do 10 do	2½
do 28 do	1½	do 27 do	2½
do 4 août	1½	do 24 do	1½
		jusqu'à la fermeture.	

En 1885, les prix de transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de 1½ à 5c.; en 1886, de 3½ à 8c.; en 1887, de 5 à 8c.; en 1888, de 2 à 5c.; en 1889, de 2 à 5c.; en 1890, de 2 à 5c.; en 1891, 1½ à 9½c.; en 1892, 2½ à 4c.; en 1893, 1½ à 3½c.; et en 1894, 1½ à 3c. le boisseau.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Ont., durant la saison de navigation, à raison de 6½ à 7½c. le boisseau; en 1888, de 4 à 5c.; en 1889, de ; en 1890, 5½, 5½, 4½, 4½ et 4c.; en 1891, en mai, 3½, 3½, 3, 2½c.; en juin, 3c., et le 25 juillet, 2½c.; en 1892, 5c., en avril, 5, 5½c., en mai, 4c., en juin, 4½c., en juillet, 3c., en août, 6c., en octobre, 6½c.; en 1893, de 5½ à 4½c., en avril, 4½ à 4½c., en mai, 4 à 3½c., en juin, 2½ à 3c., en juillet, 3½ à 3½c., en septembre, pas de cote passé cette date; et en 1894, de 3½ à 3½c. en mai; 3½c. en juin; 2½c. en juillet; 2½ à 3½ en août; 4c. en septembre, et 4½c. en octobre. Au 25 août et au 3 novembre, pour Ogdensburg, blé à 3½c. et 4½c. respectivement.

Les premières arrivées ou premiers départs de Duluth par le lac en 1894, 20 avril; en 1893, 8 mai; en 1892, 21 avril; en 1891, 30 avril; en 1890, 23 avril; en 1889, 20 avril; en 1888, 12 mai; en 1887, 8 mai, et en 1886, 4 mai.

PRIX DE TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

- Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1894, aux dates spécifiées (tel que cité par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1894.	Blé, boiss.	Date, 1894.	Blé, boiss.
	c.		c.
Ouverture jusqu'au 10 mai.....	1½	Du 14 septembre au 16 novembre....	1½
Du 10 mai au 11 juillet	1½	Du 17 novembre à la fermeture.....	2
Du 12 juillet au 13 septembre	1		

La variation en 1886 a été de 1½ à 3c.; en 1887, de 2¼ à 3c.; en 1888, 1½ à 2½c.; en 1889, de 1½ à 2c.; en 1890, de 1½ à 2c.; en 1891, de 1 à 3c.; en 1892, de 1½ à 2½c.; en 1893, de 1 à 2c.; et en 1894, de 1 à 2c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg à raison de 6 à 7c.; en 1888, 4½ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs; en 1889, 5 à 5½ pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3½c. le boisseau, et le 12 novembre, 4½c. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4½ à 3c.; en 1891, le seigle, de Toledo à Kingston, 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6½c.; le 14 juin, maïs au même prix; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5½c., et le blé à 5½c. le boisseau. De 1889 à 1894, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

PRIX DE TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1894 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	Date.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
1894.	c.	c.	1894.	c.	1894.
1er mai	3¼	3	24 sept.	3¼	3
10 do	3	2¾	26 do	3	2¾
15 juin	2¾	2½	1er oct.	3	2¾
27 do	3	2¾	2 do	3 à 2¾	2¾ à 2¾
9 juillet.	3½	3	5 do	2¾	2¾
26 do	3½	3½	8 do	2¾	2¾
15 août	3½	3	10 do	2¾ à 2¾	2½ à 2¾
8 sept.	3½	3½	12 do	2¾	2¾
12 do	3¾ à 4	3½ à 3¾	18 do	2¾ à 3	2¾ à 2¾
13 do	4	3¾	19 do jus. la fermeture.	3	2¾
19 do	3¾	3½			

Le tarif de fret pour l'avoine a varié de 1½ à 2½c. par boisseau.

On a expédié de Buffalo et Tonnawanda à New-York du bois de pin, par 1,000 pieds, aux taux suivants : A l'ouverture, \$2; changement le 3 mai, \$1.90; 2 octobre, \$1.75, et du 7 novembre à la fermeture, \$2. Pour Albany, 50c. par 1,000 pieds de moins que les chiffres précédents.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1885 { Blé.....	4·2	3·1	3·0	3·7	3·5	4·2	5·0
1885 { Maïs.....	3·8	2·9	2·8	3·3	3·2	3·9	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1885, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1886 { Blé.....	5·7	3·8	4·0	5·4	6·0	5·5	4·8
1886 { Maïs.....	5·1	3·4	3·6	4·8	5·5	5·0	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1886, 6·5c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 5c.							
1887 { Blé.....	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
1887 { Maïs.....	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3
Prix le plus élevé, blé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1888 { Blé.....	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
1888 { Maïs.....	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·4c.							
1889 { Blé.....	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
1889 { Maïs.....	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8c.							
1890 { Blé.....	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
1890 { Maïs.....	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1891 { Blé.....	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
1891 { Maïs.....	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 4½c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1892 { Blé.....	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
1892 { Maïs.....	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2½c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1893 { Blé.....	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·8
1893 { Maïs.....	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4·3	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1894 { Blé.....	3·1	2·9	3·3	3·4	3·6	2·9	3·0
1894 { Maïs.....	2·8	2·6	3·0	3·1	3·3	2·6	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2·6c. ; prix moyen pour la saison, 3·2c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages.

TAUX DU FRET, PÉAGES, ET PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Élévateurs y compris l'emmagasinage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11.2	3.1	1½
1871	61,319,313	12.6	3.1	1½
1872	58,703,666	13.0	3.1	1½
1873	65,498,955	11.4	3.1	1½
1874	55,660,198	10.0	3.1	1½
1875	52,833,451	7.9	2.0	1
1876	44,207,121	6.6	2.0	1
1877	61,822,292	7.4	1.0	1
1878	78,828,443	6.0	1.0	1
1879	75,089,768	6.8	1.0	1
1880	105,133,009	6.5	1.0	1
1881	56,389,827	4.7	1.0	1
1882	51,501,503	5.4	1.0	1
1883	65,722,080	4.9	Aucun.	1
1884	58,011,800	4.2	do	1
1885	52,671,090	3.8	do	1
1886	75,570,850	5.0	do	1
1887	87,073,570	4.6	do	1
1888	73,977,390	3.4	do	1
1889	92,290,550	4.8	do	1
1890	91,994,680	3.8	do	1
1891	135,315,510	3.5	do	1
1892	138,872,560	3.5	do	1
1893	140,796,410	4.6	do	1
1894	105,435,577	3.2	do	1

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6.21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élevateur 2 centins le boisseau.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

MOYENNE DES PRIX DU FRET PAR BOUJSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant une série d'années.

(Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)

	MAIS.			BLÉ.		
	Par lac et canal.	Par eau et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.	Par lac et canal.	Par eau et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.
1858	127		3619	1550		3861
1859	1570		3248	1663		3480
1860	a 0833		3248	a 095		3480
1861	a 1062		3881	a 1210		4158
1862	a 0957		4480	a 1062		4800
1863	a 063		4592	a 072		4920
1864	a 09		5600	a 0952		60
1865	a 0864		4188	a 0894		4488
1866	a 1075		4312	a 1377		4620
1867	a 0511		4176	a 08		4475
1868	a 0604		3532	a 0802		3784
1869	a 0584	2355	3320	a 0651	2520	3557
1870	a 16	2220	28	a 0677	2250	30
1871	a 0754	2372	2968	a 0687	2542	3180
1872	a 1072	2660	3266	a 1110	2950	3499
1873	a 0816	2298	2893	a 0917	2461	3102
1874	a 0382	1388	2450	a 0400	1709	2625
1875	a 034	1303	2240	a 0378	1389	2400
1876	b 0875	1079	1574	b 0982	1136	1686
1877	b 0959	1406	1890	b 1109	1546	2050
1878	b 0883	1053	1652	b 0996	1209	1770
1879	b 1049	1220	1456	b 1187	1313	1774
1880	b 1341	1443	1748	b 1313	1580	1980
1881	b 0777	0942	1340	b 0867	1049	1440
1882	b 0672	1028	1350	b 0723	1091	1447
1883	b 0803	11	1512	b 0901	1163	1620
1884	b 0655	085	1232	b 07	10	1320
1885	b 063	0801	1232	b 0654	0902	1320
1886	b 0845	1120	14	b 0910	12	1500
1887	b 0850	1120	1470	b 0950	12	1575
1888	b 0671	1026	1354	b 0705	1114	1450
1889	b 0632	0819	126	b 0692	0897	1500
1890	b 0593	0732	1136	b 0676	0852	1430
1891	b 0632	0753	1400	b 0695	0857	1500
1892	b 0595	0721	1296	b 0645	0759	1380
1893	b 0718	0797	1365	b 0766	0848	1463
1894	b 0493	0650	1232	b 0511	0700	1320

a A Buffalo seulement. b Y compris taxes et péages.

TAUX DE FRET POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des taux de fret pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan et de là par steamers.

Expédié à	Articles.	1894.	1893.	1892.
		\$	\$	\$
Liverpool	Grain	3250	3410	3287
do	Farine en sacs	3316	3513	3625
do	Provisions	4406	4547	4575
Glasgow	Grain	3463	3585	3550
do	Farine en sacs	3503	3625	3906
do	Provisions	4659	4828	4969
Londres	Grain	3288	3760	3462
do	Farine en sacs	3493	3794	3681
do	Provisions	4575	4828	4688
Anvers	do	4688	4828	5025
Hambourg	do	5000	5250	5000
Amsterdam	do	5000	5000	5500
Rotterdam	do	5000	5000	5500
Copenhague	do	5531	5531	6094
Stockholm	do	6656	6656	7219
Stettin	do	5531	5531	6094
Bordeaux	do	6250	6000	6200

FRET PAR VOIE DES LACS POUR LE TRANSPORT DE LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1894, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

1894 Semaine terminée le	Chicago.	Milwaukee.	Duluth et ports du lac Supé- rieur.	Baie Verte.	Gladstone.	Shebogan.	Toledo.	Détroit.	Racine.	Saginaw.	Bay City.	Washburn.	Ashland.
	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
7 avril	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
14 do	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
21 do	25	25	25	25	15	25	25	25	25	25	25	25	25
28 do	25	25	25	25	15	25	25	25	25	25	25	25	25
5 mai	25	25	25	25	15	25	25	25	25	25	25	25	25
12 do	35	35	35	35	15	35	25	25	25	35	25	25	25
19 do	40	40	40	40	15	40	25	25	25	35	25	25	25
26 do	45	45	45	45	15	45	25	25	25	35	25	25	25
2 juin	45	45	15 à 25	40	15 à 25	40	25	25	25	35	25	25	25
9 do	45	45	15 à 25	40	15 à	40	25	25	25	35	25	25	25
16 do	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
23 do	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
30 do	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
7 juillet	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
14 do	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
21 do	45	45	25	40	25	40	25	25	25	35	25	25	25
28 do	45	45	25 à 30	40	30	40	25	25	25	35	25	25	25
4 août	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
11 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
18 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
25 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
1er sept.	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
8 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
15 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
22 do	50	50	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
29 do	55	55	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
6 oct.	55	55	30	50	30	50	25	25	25	35	25	25	25
13 do	55 à 60	55	20	50	20	50	25	25	25	35	25	25	25
20 do	60 à 70	55 à 65	20	50	20	50	25	25	25	35	25	25	25
27 do	70	65	30	50	30	50	25	25	25	40	25	25	25
3 nov.	70 à 60	65 à 55	30	50	30	50	25	25	25	40	25	25	25

FRET PAR VOIE DES LACS POUR LE TRANSPORT DE LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1894, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.—Fin.

1894. Semaine terminée le	Chicago.		Milwaukee.		Duluth et ports du lac Supérieur.		Bate Verte.		Gladstone.		Shebogan.		Toledo.		Détroit.		Racine.		Saginaw.		Bay City.		Washburn.		Ashland.		
	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	Cts.	C.	C.	C.	C.	C.	
10 nov.	60	55	55	55	55	30	30	30	25	25	25	25	25	25	75	75	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
17 do	60	55	55	55	55	30	30	30	25	25	25	25	25	25	75	75	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
24 do	60	55	55	55	55	30	30	30	25	25	25	25	25	25	75	75	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
1er déc.	60 à 75	55 à 75	55 à 75	55 à 75	55 à 75	35	35	35	25	25	25	25	25	25	75	75	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
8 do et jusq. la ferm. de la n.	75 à 60	75 à 60	75 à 60	75 à 60	75 à 60	.....	.....	.....	25	25	25	25	25	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NOTE.—Toute la houille transportée sur les lacs est chargée et déchargée sans frais pour le vaisseau.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des États-Unis, pour être transbordés dans des ports des États-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1894 inclusivement.

	PAYS DE PROVENANCE.						PAYS DE DESTINATION.					
	Amérique Britannique du Nord.						Amérique Britannique du Nord.					
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Île du Prince-Édouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terri-toires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.		N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Île du Prince-Édouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terri-toires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	
1873.	\$ cts.	\$	\$ c.	\$ c.	\$	\$ c.	\$ c.	\$	\$ c.	\$	\$ c.	
1874.	495,289	12,894,164	5,240	13,394,693	5,382,290	21,320,174	181,720	26,784,184				
1875.	449,655	13,616,344	97,691	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	27,310,739				
1876.	443,870	17,342,933	256,074	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	29,800,295				
1877.	261,443	22,134,375	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	24,419,888	94	2,475	18,977,153	
1878.	160,658	12,092,619	218,418	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	12,912,685	934	12,889,587		
1879.	163,978	11,627,114	412,866	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	12,889,587	2,347	17,042,103		
1880.	194,129	11,606,882	280,079	12,081,095	1,643,716	11,520,877	880,539	17,042,103	2,888	23,356,264		
1881.	171,383	16,782,315	137,271	17,134,717	1,773,836	20,887,827	719,268	37,593,484	333	30,312,568		
1882.	164,990	16,758,108	72,555	17,002,246	2,732,665	33,878,389	855,784	7,385	7,385	22,187,955		
1883.	561,791	29,204,031	36,973	29,502,820	2,455,357	19,717,466	971,307	1,190	1,190	27,338,204		
1884.	656,233	12,574,953	188,041	13,419,227	1,740,900	16,448,942	1,615,298	1,137	1,137	27,883,023		
1885.	933,806	12,280,483	308,691	13,623,613	2,040,298	16,369,429	1,823,178	6,174	6,174	26,704,114		
1886.	859,104	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	633,841	70	70	23,720,111		
1887.	1,105,973	9,306,175	213,816	11,504,731	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	1,137	20,182,216		
1888.	1,684,730	6,417,701	372,934	8,542,517	2,464,787	18,903,957	663,527	2,704	2,704	22,146,975		
1889.	2,595,233	8,355,178	294,859	11,836,123	5,277,210	21,140,930	913,106	4,690	4,690	27,338,204		
1890.	3,070,657	12,449,772	306,897	16,001,910	5,605,614	19,780,470	547,144	34,273	34,273	26,704,114		
1891.	3,859,079	15,310,945	422,806	18,764,040	2,079,789	24,189,181	428,188	6,362	6,362	23,720,111		
1892.	4,303,032	19,005,704	201,373	23,928,255	2,052,357	20,232,400	469,055	26,289	26,289	20,182,216		
1893.	1,003,597	16,404,425	381,986	17,885,573	1,831,417	17,880,688	463,471	6,640	6,640			
1894.	1,070,616	15,649,881	348,069	17,342,693	1,831,417	17,880,688	463,471					

ANNÉE EXPIRÉE LE JUIN.

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1894 inclusivement.

Année exprimée le 30 juin.	Pays de provenance.					Pays de destination.					Valeur totale des articles reçus et expédiés.	
	Grande-Bretagne et Irlande.		Allemagne.		Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.		Cuba.	Autres pays.			
	\$	\$	\$	\$		\$	\$		\$	\$		\$
1868	10,664,576	132,074	4,804,209	14,967	4,263,621	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869	10,891,698	150,382	5,862,678	60,715	2,373,474	2,693,525	1,547,642	15,093,821	448,300	72,875	1,269,861	21,095,984
1870	10,210,465	302,806	7,215,973	103,977	3,302,227	2,946,053	2,116,249	16,689,087	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	2,267,573	4,083,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872	17,033,231	227,232	9,276,169	174,104	1,897,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873	19,144,815	250,704	13,394,683	286,600	1,287,422	5,144,175	5,622,825	26,794,184	236,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874	18,632,200	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	5,391,201	3,866,642	27,310,759	605,214	520,438	1,096,387	38,850,676
1875	18,657,176	325,648	18,042,577	115,527	1,759,398	7,229,912	1,495,285	29,860,295	1,155,094	248,368	1,097,429	40,686,283
1876	14,804,197	230,489	22,591,362	226,315	2,062,963	1,788,947	2,068,508	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,593	24,062,655
1877	13,732,650	337,987	12,471,695	186,822	1,095,491	1,469,793	1,008,208	18,977,153	329,577	306,311	776,933	23,256,773
1878	10,084,510	378,768	12,204,068	146,852	3,041,957	1,481,033	2,252,572	24,419,888	316,684	319,611	1,305,908	27,337,148
1879	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	2,729,246	28,595,454	330,968	174,757	1,272,032	35,095,867
1880	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,005,059	1,942,405	9,122,079	31,512,568	300,148	224,848	1,775,594	43,857,749
1881	14,698,652	721,344	17,002,046	217,444	5,612,926	3,812,058	11,592,806	39,319,458	671,008	177,340	1,648,121	58,065,459
1882	18,911,637	755,500	28,543,178	350,100	3,126,069	4,276,712	11,080,365	37,595,484	800,025	319,287	2,421,526	73,764,948
1883	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,369	3,053,568	4,345,878	7,235,519	42,939,385	670,000	352,552	3,081,875	86,878,327
1884	14,038,694	948,901	13,419,227	408,124	3,856,354	3,546,544	8,510,097	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	36,814,392
1885	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,203	6,797,879	4,558,229	4,353,992	22,187,955	1,273,389	452,700	2,751,493	37,038,264
1886	13,142,644	1,462,414	11,801,020	216,078	6,780,853	4,720,760	10,052,219	25,011,056	3,766,180	608,121	3,561,358	42,766,121
1887	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	4,820,846	8,342,817	6,853,195	22,146,975	4,944,149	892,158	5,683,596	55,690,426
1888	13,707,240	1,317,511	8,342,817	120,497	9,054,736	5,032,610	4,681,043	27,335,678	5,052,318	1,215,369	6,450,301	57,497,917
1889	19,089,647	2,582,546	16,002,384	236,654	9,759,256	5,898,763	11,968,808	27,883,023	4,963,911	966,851	7,985,977	69,567,737
1890	20,654,627	2,735,546	16,002,384	630,050	6,971,901	8,936,228	20,141,862	26,704,114	4,963,911	1,472,980	9,209,451	67,949,837
1891	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	11,054,445	8,936,228	18,511,287	22,720,111	4,607,549	2,034,707	12,089,492	67,949,837
1892	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	14,426,669	18,511,287	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,045,187	71,507,575
1893	20,887,839	3,466,885	17,885,573	1,632,200	9,916,742	19,031,011	18,394,865	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,045,187	71,507,575
1894	19,041,622	3,717,740	17,342,093	1,858,367	9,916,742	19,031,011	18,394,865	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,045,187	71,507,575

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1894, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.				IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOTALES.				Proportion transportée dans des navires américains.	
	Par des navires américains.		Par des navires étrangers.		Par des navires américains.		Par des navires étrangers.		Par des navires américains.		Par des navires étrangers.			Total.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$	En ch. de fer et autres moy. de voit.	\$		
1857	250,116,170	78,913,194	251,214,857	111,745,825	22,985,510	510,331,027	213,519,796	723,850,823						
1858	203,700,016	78,913,194	243,491,288	81,163,133	10,015,089	447,191,304	100,066,267	607,257,571						
1859	216,123,428	122,644,702	249,617,963	107,171,500	10,799,430	465,741,381	239,816,211	695,557,592						
1860	228,164,855	134,001,359	273,082,902	121,030,894	8,504,205	297,947,757	255,500,733	762,288,550						
1861	201,544,055	134,106,098	173,972,733	63,372,180	7,304,356	381,516,788	203,478,278	584,995,066						
1862	92,274,100	113,497,629	125,421,318	104,517,657	6,324,487	217,695,418	218,015,296	435,710,714						
1863	109,744,680	143,175,340	132,127,891	169,880,691	190,732,324	241,872,471	343,056,031	584,928,502						
1864	81,212,077	248,850,818	102,849,409	297,442,730	199,732,324	184,061,486	485,793,548	669,855,034						
1865	74,385,116	174,170,336	93,017,756	262,839,588	190,732,324	167,402,872	437,010,124	604,412,996						
1866	112,040,395	333,471,763	213,671,466	351,754,928	22,985,510	323,711,801	685,236,691	1,010,988,552						
1867	117,209,536	300,629,035	180,625,368	286,708,368	10,015,089	297,834,904	581,330,403	879,105,307						
1868	122,965,225	248,650,883	175,106,348	301,886,491	7,798,156	297,981,573	550,546,074	848,527,647						
1869	136,802,024	300,512,231	153,134,748	285,979,781	10,015,089	289,956,772	586,492,012	876,448,784						
1870	153,237,077	300,140,510	190,732,324	329,786,978	7,798,156	353,654,172	638,927,488	991,896,889						
1871	163,285,710	363,020,644	190,378,463	392,801,932	10,015,089	345,341,101	755,822,576	1,132,472,258						
1872	17,635,981	475,416,783	168,044,799	393,993,579	8,504,205	27,869,978	889,346,362	1,212,328,233						
1873	17,070,548	471,806,765	174,424,216	494,915,880	7,304,356	346,406,592	936,723,651	1,340,890,241						
1874	14,513,335	405,320,135	156,385,066	501,838,949	23,082,540	350,451,994	930,206,106	1,312,890,620						
1875	13,083,859	382,949,568	167,686,407	492,215,487	20,398,235	314,257,732	894,788,517	1,119,434,544						
1876	12,148,667	321,139,500	164,826,214	500,354,703	18,473,154	311,076,171	876,991,129	1,142,904,312						
1877	10,697,640	329,565,883	166,531,624	569,583,564	17,464,510	316,050,906	859,920,536	1,194,045,627						
1878	12,965,999	307,407,505	128,425,269	620,769,633	19,423,685	273,015,692	811,289,232	1,202,708,609						
1879	11,983,823	310,439,599	116,955,324	771,162,714	20,381,893	258,346,877	811,289,232	1,202,708,609						
1880	15,142,465	503,494,913	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,238,506,024	1,547,020,313						
1881	17,193,213	491,840,269	104,418,210	694,331,848	48,092,892	230,639,035	1,127,708,199	1,408,211,302						
1882	22,854,046	571,517,802	12,118,371	745,357,005	45,332,775	194,865,743	1,073,911,113	1,319,490,966						
1883	23,003,048	564,175,576	26,089,844	98,632,838	78,406,680	197,949,503	1,165,194,508	1,408,502,979						
1884	20,140,294	136,046,207	52,001,691	636,004,765	43,700,350	194,865,743	1,319,490,966	1,501,011,113						
1885	21,149,476	443,513,801	19,144,067	581,973,477	48,951,725	194,865,746	1,165,194,508	1,408,502,979						
1886	24,555,083	113,942,817	72,991,253	621,802,222	48,951,725	194,865,746	1,165,194,508	1,408,502,979						
1887	27,562,059	121,365,493	21,389,666	643,392,216	48,951,725	194,865,746	1,165,194,508	1,408,502,979						

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, etc.—*Suite.*

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOTALES.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.		Total.	
		\$	\$		\$	\$		\$	\$		
1888	32,209,459	123,525,208	568,222,857	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13.44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13.70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12.29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,890,194	206,439,725	1,450,101,687	1,729,397,006	11.94
1892	39,726,595	130,139,801	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,736	1,564,559,681	1,857,680,610	11.85
1893	44,121,094	127,095,434	605,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,626,082,075	12.2
1894	29,623,695	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,466	1,468,280,672	13.3

Novrs.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les États-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1894.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1871.....	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872.....	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873.....	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874.....	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875.....	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876.....	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877.....	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878.....	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879.....	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880.....	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881.....	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882.....	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883.....	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884.....	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885.....	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886.....	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887.....	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888.....	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,411,656
1889.....	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890.....	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891.....	18,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892.....	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714,368	26,704,114
1893.....	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20,151,432	2,568,679	22,720,111
1894.....	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,332	2,207,884	20,182,216

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

C—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orgé.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,733
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,732
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891.....	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892.....	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893.....	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894.....	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620

sur les canaux de l'État de New-York, pendant une période de vingt-six années.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.						
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869.....	1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1870.....	1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1871.....	1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1872.....	1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1876.....	1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1877.....	1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
1880.....	2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1882.....	1,118,776	58,921	122,736	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1883.....	1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1884.....	1,236,936	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1890.....	1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1891.....	1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
1892.....	937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1893.....	1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1894.....	1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*.....	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872.....	26 651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.....	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.....	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.....	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876.....	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.....	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.....	9,121	191,982	185,921	10,979	3,088	.....	2,302
1879.....	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.....	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.....	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882.....	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.....	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.....	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.....	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886.....	19,474	154,169	212,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.....	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888.....	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.....	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.....	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.....	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.....	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893.....	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894.....	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673

* Exercice.

† Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-quatre années qui ont fini le 31 décembre 1894.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869.....	503,860	68,064	16,924	91,875	37,153	103,126	58,781	275,623
1872.....	538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
1873.....	579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
1874.....	647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
1875.....	417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
1876.....	409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
1877.....	464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
1878.....	493,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
1879.....	438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
1880.....	442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
1881.....	269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
1882.....	306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
1883.....	373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
1884.....	305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
1885.....	273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
1886.....	414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
1887.....	394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
1888.....	419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
1889.....	542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
1890.....	519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
1891.....	367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
1892.....	527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
1893.....	805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690
1894.....	591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-six dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		
1869.....	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870.....	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2 05	.....
1871.....	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67 59	.....
1872.....	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67 50	.....
1873.....	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82 10	.....
1874.....	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47 18	.....
1875.....	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29 38	.....
1876.....	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0 39
1877.....	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55 52	.....
1878.....	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109 08	.....
1879.....	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99 07	.....
1880.....	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162 06	.....
1881.....	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11 75	.....
1882.....	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9 96	.....
1883.....	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51 06	.....
1884.....	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37 18	.....
1885.....	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14 36	.....
1886.....	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72 11	.....
1887.....	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85 64	.....
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33 87	.....
1889.....	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46 88	.....
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21 23	.....
1891.....	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27 18	.....
1892.....	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10 69	.....
1893.....	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77 43	.....
1894.....	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1,331,101	69 26	.....

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		
1860.....	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870.....	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
1871.....	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872.....	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873.....	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874.....	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875.....	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876.....	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877.....	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,399	.....	52·61
1878.....	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879.....	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880.....	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,593	5,996	135,410	.....	49·43
1881.....	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882.....	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883.....	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884.....	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885.....	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886.....	737	9,579	151	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887.....	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888.....	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889.....	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890.....	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79·47
1891.....	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	.....	85·28
1892.....	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	.....	93·07
1893.....	119	2,036	3,968	8,476	.....	237	2,784	17,620	.....	93·43
1894.....	8	10,293	10,514	17,160	.....	.....	2,609	40,584	.....	84·84

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1894.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*.....	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872.....	26,648	231,056	254,534	,693	7,594	64	2,300	524,889
1873.....	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874.....	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875.....	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876.....	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877.....	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878.....	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879.....	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880.....	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881.....	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882.....	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883.....	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884.....	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885.....	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886.....	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,581	403,928
1887.....	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888.....	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889.....	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890.....	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891.....	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892.....	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893.....	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894.....	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277

* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1894.

Année.	CÉRÉALES.						MARCHANDISES LOURDES.							
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	A.avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Mine-rais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	23,566	35,912	235,962
1870	10,482	124,695	89,761	1,301	7,400	.....	608	284,337	24,040	13,289	49,843	95,741	59,401	242,264
1871	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,042	292,176
1872	8,250	229,053	125,027	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1873	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1874	5,187	96,247	58,138	1,905	1,905	403	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1875	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	268	413	180,586	8,976	10,713	3,892	172,868	41,107	239,975
1876	1,316	60,026	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	8,688	6,318	150,583	13,535	178,723
1877	189	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1878	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	8,71	65,945	18,380	92,954
1879	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1880	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	4,076	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1881	2,041	54,352	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1882	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	6,998	599	.....	120,790	16,100	227,187
1883	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1884	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1885	11,780	37,078	83,431	1,732	12,050	.....	10,850	187,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1886	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	10,850	189,823	63	1,601	56	173,259	2,309	177,988
1887	5,017	30,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1888	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	594	208	162,231	1,620	164,063
1889	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1890	11,018	26,450	131,222	6,433	35,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,473
1891	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	.....	344	.....	206,827	.....	207,171
1892	17,795	53,846	10,539	26,095	27,621	.....	60,462	198,358	.....	297	.....	188,521	.....	188,818

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Érié et la mer, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1894.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Érié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Érié.	Quantité acquittée à Oswégo par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre les ports des États-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*.....	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872.....	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873.....	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874.....	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875.....	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.....	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879.....	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881.....	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882.....	1,118,776	306,482	3,885,577	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.....	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.....	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891.....	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892.....	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893.....	1,452,563	805,250	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894.....	1,400,129	590,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893 et 1894.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
1882.										
Blé.....	60,535	46,201	5,203	87,213	199,152					
Maïs.....	7,431	6,075	3,468	38,360	55,334					
Seigle.....				1,954	1,954					
Houille.....	1,673	51,127	112	27,968	80,880					
Diverses marchandises.....	2,939	3,744	1,553	2,605	10,841					
Bois de service..... Pds M.P.	1,021,957	1,943,568	3,969,790	17,327,433	24,262,798					
Bois de construction.pds cub.	125,960	2,847,066		13,500	3,013,526					
Douves..... nombre.	59,600	1,065,233		104,000	1,228,833					
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	365,929
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1883.										
Blé.....	32,761	29,385	5,928	76,715	144,789					
Maïs.....	25,651	21,073	36,146	99,272	182,142					
Orge.....				735	735					
Seigle.....				518	518					
Avoine.....				731	731					
Houille.....	8,398	48,329	835	40,388	97,950					
Diverses marchandises.....	5,238	3,590	13,195	2,299	24,322					
Bois de service..... pds M.P.	2,102,292	3,455,590	5,287,386	15,143,274	25,988,542					
Bois de construction.pds cub.	83,700	3,514,944		70,500	3,669,144					
Douves..... nombre.	32,876	1,038,349		90,000	1,161,225					
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1884.										
Blé.....	38,859	11,618	5,461	75,474	131,412					
Maïs.....	10,841	13,609	26,452	67,909	118,811					
Orge.....	90				90					
Seigle.....	477				477					
Avoine.....	872		7,963	1,911	10,746					
Houille.....	497	28,275	301	10,154	39,227					
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois.....	548	2,538	49	30	3,165					
Diverses marchandises.....	2,073	3,804	11,793	428	18,103					
Bois de service..... pds M.P.	3,393,351	1,680,976	8,987,558	18,126,215	32,188,100					
Bois de construction.pds cub.	437,856	2,107,780		159,647	2,704,783					
Douves..... nombre.		75,000	33,741	301,267	410,008					

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.		NAVIRES AMÉRICAINS.		TOTAL.		
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.		
	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	
	199 67,461	347 80,828	81 35,613	350 106,873	977 290,775		
Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1885.							
Blé.....	26,025	3,153	6,882	72,478	108,538		
Mais.....	16,046	2,462	20,589	78,439	117,536		
Orge.....		228			228		
Avoine.....			217	665	882		
Pois.....	11				11		
Seigle.....							
Houille.....	1,005	20,318		18,560	39,883		
Diverses marchandises.....	1,941	3,689	1,111	1,086	7,827		
Bardeaux, art. en bois, etc.....	223	9	53	58	343		
Bois de service, scié, pds M. P.	7,725,105	8,681,081	9,381,654	20,935,270	46,723,110		
Bois de construction, pds cub.	601,516	2,849,526	20,692	113,682	3,585,416		
Douves..... nombre.	104,000	44,000	83,500		231,500		
Bois de chauffage..... cordes.		783			783		
	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	
	261 95,928	426 123,297	118 86,937	358 108,344	1163 414,506		
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		
1886.							
Blé.....	38,984	30,834	2,937	70,019	142,774		
Mais.....	48,547	33,315	36,852	99,644	218,358		
Orge.....				572	572		
Avoine.....	6	41	4,331	459	4,837		
Pois.....	450	158			608		
Seigle.....							
Houille.....	4,007	45,018		11,647	60,672		
Diverses marchandises.....	2,936	6,728	23,687	281	33,622		
Bardeaux, art. en bois, etc.....	329		252	215	1,152		
Bois de service, scié, pds M. P.	6,915,390	15,719,631	8,953,478	18,405,961	49,994,460		
Bois de construction, pds cub.	564,827	2,335,205		35,500	2,935,532		
Douves..... nombre.	221,280	697,933			919,213		
Bois de chauffage..... cordes.		390			390		
	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	No. Tonnage.	
	250 86,344	372 101,745	107 94,029	163 46,152	892 328,270		
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		
1887.							
Blé.....	80,757	81,652	200	46,186	208,796		
Mais.....	12,341	14,775	65,981	20,582	113,679		
Orge.....			9	575	584		
Avoine.....		1,376	11,098	279	12,753		
Pois.....		362			362		
Seigle.....							
Houille.....	1,436	25,165		2,108	28,709		
Diverses marchandises.....	2,179	4,609	24,395	415	31,598		
Bardeaux, art. en bois, etc.....	1,716	1,081	26		2,823		
Bois de service, scié, pds M. P.	2,894,767	12,329,728	4,161,349	15,091,355	34,477,199		
Bois de construction, pds cub.	498,770	1,285,594			1,784,364		
Douves..... nombre.		266,697			266,697		
Bois de chauffage..... cordes.	299	466			765		

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		
1888.										
Blé	45,481	60,379		1,353		40,779		147,992		
Maïs	38,620	14,251		71,988		71,175		196,024		
Orge										
Avoine	672			24,967		1,311		26,950		
Pois		54		57				111		
Seigle				71		632		703		
Houille	1,603	20,064				4,208		25,897		
Diverses marchandises	2,165	3,291		22,719		3,722		31,875		
Bardeaux, art. en bois, etc.	66	84		141		6		297		
Bois de service, scié, pds M.P.	5,262,700	11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637		
Bois de construct'n. pds cub.	687,728	1,555,307		19,000				2,262,035		
Douves	106,972	211,436				34,000		352,408		
Bois de chauffage..... cordes	179	201						380		
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1889.										
Blé	38,127	28,054		1,679		46 767		114,627		
Maïs	60,218	43,819		152,858		96,700		353,595		
Orge										
Avoine	320			25,347		2,145		27,812		
Pois										
Seigle	948	634		336				1,918		
Houille	3,976	21,148		712		1,664		27,500		
Diverses marchandises	6,339	5,749		25,082		3,030		40,200		
Bardeaux, art. en bois, etc.		1				51		52		
Bois de service, scié, pds M.P.	5,789,226	11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617		
Bois de construct'n. pds cub.	924,645	2,934,989						3,859,634		
Douves	35,700	194,649						220,349		
Bois de chauffage..... cordes.		46						46		
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1890.										
Blé	43,308	35,633		7,514		32,239		118,694		
Maïs	63,095	51,439		172,756		40,104		327,394		
Orge				3,304		3,215		6,519		
Avoine	479	73		27,030				27,582		
Pois				14				14		
Seigle	1,121							1,121		
Houille	1,049	21,732				615		23,396		
Diverses marchandises	3,146	5,683		32,194		2,510		43,533		
Bardeaux, art. en bois, etc.	15	1,266		8				1,289		
Bois de service, scié, pds M.P.	5,921,240	5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576		
Bois de construct'n.... pds cub.	1,141,194	3,395,832						4,537,026		
Douves	12,255	19,947						32,202		
Bois de chauffage..... cordes	15	566						581		

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1891.										
Blé.....	62,859		56,953		36,425		33,853		190,090	
Maïs.....	20,510		9,550		137,852		17,039		184,951	
Orge.....					5,444		4,061		9,505	
Avoine.....					50,212		1,076		51,288	
Pois.....	390								390	
Seigle.....	29,581		11,296		16,361		7,343		64,581	
Houille.....	158		20,388				3,851		24,397	
Diverses marchandises.....	8,369		6,007		37,537		2,578		54,491	
Bardeaux, art. en bois, etc.....							4		4	
Bois de service, scié, pds M.P.....	4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677	
Bois de construct'n... pds cub.....	449,406		566,109						1,015,515	
Douves..... nombre.....	1,000								1,000	
Bois de chauffage..... cordes.....										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1892.										
Blé.....	74,578		54,764		60,364		36,898		226,604	
Maïs.....	17,477		7,369		146,080		21,631		192,548	
Orge.....					3,995		2,438		6,433	
Avoine.....					36,935				36,935	
Pois.....	524								524	
Seigle.....	5,066				3,718		608		9,392	
Houille.....	775		13,350				1,365		15,490	
Diverses marchandises.....	2,139		2,786		44,117				49,042	
Bardeaux, art. en bois, etc.....	1				45		9		55	
Bois de service, scié, pds M.P.....	6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765	
Bois de construct'n... pds cub.....	754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384	
Douves..... nombre.....	46,800		32,838						79,638	
Bois de chauffage..... cordes.....										

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vap. et voiles.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,682	236	122,326	962	656,767
	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		
1893.										
Blé.....	83,447	31,185		72,671		68,628		255,931		
Mais.....	23,317	12,946		313,246		91,083		441,092		
Orge.....	1,527	183		16,189		562		18,461		
Avoine.....	223			27,903		3,038		31,164		
Pois.....										
Seigle.....				3,216		455		3,671		
Houille.....	638	13,580				5,849		20,067		
Diverses marchandises.....	6,179	286		44,976		1,647		53,088		
Bardeaux, art. en bois, etc.....		15		22				37		
Bois de serv., scié...pds M.P.	13,750,267	2,748,941		17,359,573		41,863,852		75,722,633		
Bois de construction...pds c.	836,048	1,437,893		5,133				2,279,074		
Douves.....nomb.		18,484						13,484		
Bois de chauffage.....cordes										

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation 1894.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vap. et voiles.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	104,649	112	57,668	287	279,621	144	63,770	742	505,708
	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		
1894.										
Blé.....	98,586	54,444		78,715		37,095		268,840		
Mais.....	10,368	5,614		122,211		31,040		169,233		
Orge.....	258			28,095				28,353		
Avoine.....	175	107		27,621				27,903		
Pois.....										
Seigle.....										
Houille.....	1,483	1,892		61		11,109		14,545		
Diverses marchandises.....	16,949	664		83,198		1,977		102,788		
Bardeaux, art. en bois, etc.....	22							22		
Bois de serv., scié...pds M.P.	8,423,295	279,330		11,719,664		31,891,456		52,313,745		
Bois de constr.....pds cub.	771,328	1,578,981						2,350,309		
Douves.....nombre										
Bois de chauffage.....cordes										

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation 1894, ayant pris le canal à Port-Dalhousie.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	194	102,251	111	56,969	274	272,994	150	67,295	729	499,509
1894.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
<i>Classe n° 3.</i>										
Ciment et chaux hydraulique.	2,281		Aucun.						2,281	
Poisson.....	3				778				781	
Fer en gueuse.....	20				17				37	
“ tout autre.....	212				327				539	
Sel.....	856								856	
Acier.....	248								248	
Tous autres articles.....	914				428				1,342	
<i>Classe n° 4.</i>										
Faïence et poterie.....	107				3				110	
Marbre.....					847				847	
Manille.....	11				89				100	
Clous.....	535								535	
Peinture.....	18								18	
Poix et goudron.....	265								265	
Sucre.....	2,733				1,234				3,967	
Étain.....	327								327	
Tous autres produits.....	1,999				39,268		1		41,268	
<i>Classe n° 5.</i>										
Articles en bois.....	58				89				147	
<i>Classe spéciale.</i>										
Houille.....	635				136,345		52,083		189,063	
Glace.....	200								200	
Pierre.....							661		661	
Total, tonnes.....	11,422				179,425		52,745		243,592	

					Tonnes.
Les navires à vapeur canadiens ont transporté.....					11,422
do voiles do do.....					
do à vapeur américains do.....					179,425
do à voiles do do.....					52,745

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND.

RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—ALLANT À L'OUEST.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1894, est comme suit:--

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens.....	11,422	.....
Voiliers do .....	.....	.....
Quantité totale, navires canadiens.....	.....	11,422
Vapeurs américains.....	179,425	.....
Voiliers do	52,745	.....
Total, navires américains.....	.....	232,170
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains.....	.....	243,592

SOMMAIRE de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1894.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée.....	11,422	.....
do descente.....	157,320	.....
Total, vapeurs canadiens.....	.....	168,742
Voiliers canadiens, montée.....	.....	.....
do descente.....	94,784	.....
Total, voiliers canadiens.....	.....	94,784
Quantité totale, navires canadiens.....	.....	263,526
Vapeurs américains, montée.....	179,425	.....
do descente.....	359,444	.....
Quantité totale, vapeurs américains.....	.....	538,869
Voiliers américains, montée.....	52,745	.....
do descente.....	134,394	.....
Quantité totale, voiliers américains.....	.....	187,139
Quantité totale, navires américains.....	.....	726,008
Total, navires canadiens et américains.....	.....	989,534
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens.....	252,104	11,422
Navires américains.....	493,838	232,170
Total.....	745,942	243,592

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1894.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Table with columns: Date de l'arrivée, Navires, Tonnage enregistré, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le port, Cargaison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine).

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Table with columns: Date, Navires, Tonnage enregistré, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le port, Cargaison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine).

Table with columns: Date, Navires, Tonnage enregistré, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le port, Cargaison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine).

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnages, dimensions tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1894.—Suite.

NAVRES CANADIENS—À VAPEUR—Fin.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passés par le canal.						Cargaisons totales passées par le canal.			Tirant d'eau dans le canal.	Trajet.	Côté de l'allègement par le bateau.	Temps employé à l'allègement.			
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.					Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.
1894.																	
26 sept.	Algonquin	62,231				1,887							1,887	13 11	William Ogdensburg.	2	7 0
29 do	Rosedale	58,473				1,604							1,604	12 8	do	2	2 30
22 oct.	do	37,068				1,732							1,732	12 9	do	2	2 20
27 do	Algonquin	62,996				1,890							1,890	13 10	do	2	5 49
8 nov	Rosedale	57,075				1,713							1,713	12 8	do	2	1 50
29 do	Algonquin	59,401				1,733							1,733	13 5	do	2	6 20
do	Rosedale	56,184				1,686							1,686	12 8	do	2	2 15
	Total.	409,067				12,275							12,275				

NAVRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Chicago.	Trajet.	Côté de l'allègement par le bateau.	Temps employé à l'allègement.
15 do	W. J. Averill	39,484				21,117					1,487			145	Ogdensburg.	2	3 50
26 do	J. R. Langdon	37,333				30,658				359	1,584			315	do	2	2 10
27 do	Wm. A. Haskill	29,406				30,688				392	622			365	do	2	3 25
30 do	A. McVittie	30,657				25,449				821	1,680			420	do	2	4 50
1er juin.	F. A. Prince	25,449				28,235				520	1,733			480	do	2	2 40
3 do	W. J. Averill	22,686				30,588				480	1,571			995	do	2	2 50
14 do	J. R. Langdon	32,479				21,920				794	1,049			1,049	do	2	2 0
21 do	A. McVittie	50,015				32,479				730	1,704			1,401	do	2	1 40
23 do	Dewar	20,978				36,556				987	1,754			1,523	do	2	2 30
24 do	F. H. Prince	43,528				30,348				487	1,716			1,673	do	2	3 0
25 do	W. J. Averill	35,901				60,298				407	1,689			1,689	do	2	3 10
28 do	H. R. James	13,854				35,901				704	1,834			1,834	do	2	3 40
6 juill.	J. R. Langdon	44,457				35,901				554	1,710			1,710	Ogdensburg.	2	1 30
18 do	Escanaba	35,901				34,157				1,451	1,720			1,511	do	2	2 0
18 do	Gov. Smith	55,279				35,901				1,095	1,626			1,626	Ogdensburg.	2	2 45
1er août.	J. R. Langdon	41,368				35,901				319	1,600			1,600	do	2	3 15
9 do	F. H. Prince	55,279				12,000				1,095	1,295			1,295	do	2	3 45
21 do	J. R. Langdon	43,165				18,704				319	1,482			1,482	Chicago.	2	3 0
23 do	Wm. A. Haskill	20,184				26,802				464	1,743			1,743	Ogdensburg.	2	3 0
2 sept.	Escanaba	8,876				78,471				409	1,501			1,501	do	2	7 0
5 do	Wm. J. Averill	26,802				19,470				270	1,585			1,585	do	2	4 0
9 do	F. H. Prince	44,007				54,059				487	1,637			1,637	do	2	2 35
13 do	Jas. R. Langdon	27,389				45,235				407	1,695			1,695	do	2	3 40
14 do	W. A. Haskill	11,012				42,176				928	1,697			1,697	do	2	2 30
18 do	A. McVittie	12,745				12,508				717	1,715			1,715	do	2	2 30
24 do	Gov. Smith	31,632				20,273				1,299	1,652			1,652	do	2	2 40
30 do	H. R. James	38,894				40,308				1,049	1,703			1,703	do	2	1 40
4 oct.	Jas. R. Langdon	12,508				21,218				1,049	1,456			1,456	Duluth.	2	2 30
10 do	A. McVittie	21,218				23,338				1,092	1,660			1,660	do	2	1 40
18 do	F. A. Prince	40,308				45,088				1,092	1,703			1,703	do	2	2 30
25 do	Jas. R. Langdon	21,218				40,308				1,049	1,456			1,456	do	2	3 0
7 nov.	A. McVittie	23,338				30,000				286	1,629			1,629	do	2	3 0
18 do	H. R. James	51,989				38,894				450	1,629			1,629	do	2	4 20
22 do	Omaha	45,088				38,894				450	1,629			1,629	do	2	6 00
25 do	A. G. Lindsay	40,308				38,894				450	1,629			1,629	do	2	2 45
28 do	Escanaba	40,308				38,894				450	1,629			1,629	do	2	7 10
1er déc.	Escanaba	28,991				38,894				450	1,629			1,629	do	2	7 10
1er do	A. McVittie	38,894				38,894				450	1,629			1,629	do	2	7 10
1er do	Josephine	38,894				38,894				450	1,629			1,629	do	2	7 10
	Total.	312,549				470,643				8,001	39,813			21,512			
		1,421,208				30,000				72	8,001			78,780			

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons passées par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1894.—*Fin.*

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILLES.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal.								Cargaisons totales passées par le canal.			Tirant d'eau au milieu.	Trajet.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allègement.	
		Blé.	Mais.	Seigle.	avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	avoine.	Fret en vrac.	Ton x.	Pds pos.	De	A	c.			H. M.
1894.	M. C. Bell.....	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	1,253	14 0	Chicago.....	Ogdensburg.	2 1 0	2 1 0		
	E. C. Hutchinson.....	41,741	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	1,287	13 11	Duluth.....	Oswego.....	2 4 0	2 4 0		
	Total.....	84,616				2,540					2,540							

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Érié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893 et 1894.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>													
Fer, en gueuse.....	459	5		7	15		418			371			195
do tout autre.....	9												1
Pierre, pour la taille.....	2												
Pommes.....	1			513	49	83					54		
Orge.....	259												
Mais.....	17,474	109,191	55,562	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53,689	600	258
Fleur de farine.....	5,920	5,089	9,659	2,874	2,984	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874	278,564	60,661
Farine, toutes sortes.....	306	1,188		16	125	87	100	148	222	67	16	5,514	16,503
Avoine.....			872					320	479				4
Pois.....		726	433	11	608	362				300	524		175
Seigle.....	1,269	518	477					1,284	1,120	64,978	9,119	3,669	
Graines, toutes sortes.....	37	2		42	33		12	8			75		
Tabac, brut.....	1												
Blé.....	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281	209,212	212,957
Tous autres produits agricoles, légumes.....	1			1		17							29
Peaux vertes et sal., cornes et sab.....		77						798	3	2			
Chevaux.....	1			2	1	1	2		3	2	20		1
Staindoux et huile de saindoux.....	206	6			22		54						
Lard.....	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	100			
Tous autres produits agricoles, animaux.....				4	68	29	39	32	117	201			717
Total, classe 3.....	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321	291,151
<i>Classe 4.</i>													
Cendre.....	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17	23	19
Meubles.....	12	6	10	5	6	9	2		1	2	1		2
Verre, de toutes sortes.....	6	1					3		1	1			
Mélasse.....	18	43			28								
Clous.....													
Huile.....	425		78	7	6	14		4					
Total, classe 4.....	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321	291,151

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Érié, etc.—Fin.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>													
Peinture.....	4				1								
Poix et goudron.....	1					15							
Sucre.....	484	269	317			12							
Pierre, brute.....	2		1										
Térébenthine.....	25	35	37	29	8	72	3	20	26	105	6	1	380
Whisky, bière et autres spiritueux.....	105	53			100		105	193	142	278	36	4	
Marchandises non énumérées.....													
Total, classe 4.....	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	425	60	28	351
<i>Classe 5.</i>													
Barils, vides.....	3		37	128	6	88	40				1		
Bois de service, scié.....	3,659	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,673	667	683
Bois de charbon.....	2,359	2,024	200	856	332	184	139				8		
Douves, pipes et bariis.....	1,150	451	863		287	131	1,623	270			200		
do, Indes occident. et pipes.....	1,574	290		639	1,330								
Bois de const., carré, surraviges.....	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680	400		6
do en radeaux.....	205	199	68	76	101	45	25		1				
Articles en bois.....	10,089	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327	667	689
Total, classe 5.....													
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.....	75												
Grand total.....	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,884	183,889	292,827	224,371	291,776	263,144	508,016	292,191

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893 et 1894.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469			1
Ciment et chaux hydraulique	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281
Argile, chaux et sable	56	56			1	134	95	3	8	206	240	465	253
Poisson	406				1	95	1	80	26	7	426	465	512
Gypse													
Fer, chemin de fer	11,246	8,725	2,081	12,356	6,029	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20
do en gueuse	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25	25
do tout autre	686	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	387	543	114
do	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034	995	843
Pierre, pour la taille				7					12	2	145		
Fleur de farine		21							48			3	
Farines		5											
Avoine		264											15
Foin													
Femmes de terre		23											
Grammes, de toutes sortes		14											
Produits agricoles non énumérés									100				33
légumes													
Chevaux		25	1	1			85	19		52			5
Saindoux et huile de saindoux				3				2			16		
Lard			45			3			72				
Laine									33				
Tous autres articles non énumérés					6	4	77		13	2	13		10
Total, classe 3	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071	6,076	11,776	4,087
<i>Classe 4.</i>													
Cendre, potasse et perlasse				226	20								
Latexier et porcelaine	116	137	47	10	40	164	336	112	10	31	88	98	107
Bois de teinture, etc		2			1	4			11	251	8		
Meubles	4	4	1		9	1							
Verre, toutes sortes	359	156	160	32	39	53	77	71	23	1	3	305	175
Manille	5	5	17		7	5	7	56					11
Mélasse	58	3			23	1							42

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—Suite.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.
<i>Classe 4—Fin.</i>													
Cloüs	576	1,085	160	205	389	147	573	736	453	560	276	472	500
Huile, en barils	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2	44	8
Peinture	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15	70	8
Pois et goudron		50	1		5	1			13	22	15	26	152
Résine	11	21							1				
Cendre de soude	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,136	766	554	377	352	68	94
Acier		3	142		1	423	3		1		269	14	248
Pierre brute	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320	14	2,724
Sucre	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27	34	397
Écan		1	1		3	1	1	1	2	3	6	35	2
Térébenthine	14	19	3	9	1	4	2	4	19	3			
Blanc de plomb	5								34	50	71	31	1
Blanc de céruse	564	791	364	260	174	287	298	124	350	294	220	20	53
Whisky, bière, etc.	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	588	799	900
Marchandises non énumérées													
Total, classe 4	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394	4,769	5,352
<i>Classe 5.</i>													
Barils, vides	130	179			227			2					
Bois de service, scié, sur navires	175	318											
Articles en bois	23		3	2									
Total, classe 5	328	497	3	2	227								
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille		40	28										
Grand total	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	10,545	9,489

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893 et 1894.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....	3				41				4				
Ciment et chaux hydraulique.....	2				31								
Poisson.....		142	40			2							
Fer, chemin de fer.....	114	90	8		45			520	1	10	1	5	5
do tout autre.....		8	15		1					494		102	
Sel.....		38											
Pierre, pour la taille.....	8												
Pommes.....	537	735				1,709			6,519	8,113	6,433	16,751	28,095
Orge.....	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222	198,777	105,320
Mais.....	107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018	6,588	17,736
Fleur de farine.....	5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724	36,352	60,390
Foin, pressé.....		731	9,874	882	4,730	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,835	23,870	27,621
Farines, de toutes sortes.....									1				
Tourteaux oléagineux.....	1												
Avoine.....	684	662	511		236	44	179	151	135	256	50	864	
Pommes de terre.....	30,227	54,282	40,966	53,235	53,268	37,673	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950	23,137	53,846
Graines, de toutes sortes.....	5	3			2				14	42			
Produits agricoles, légumes.....		60	73		414	170	39	1	1	3		2	4
Peaux vertes et salées, etc.....	1	6	6										
Chevaux.....	1	5	5		13	14	19	32	30	10		1	
Saindoux et huile de saindoux, etc.....	1	12	4		1	18	14	3	15	2	29		
Yarandes, autres que le lard.....	1	163			106	108	19	21	88	73	1	52	56
Lard.....													
Moutons.....		95	1		1,125	86	18	452	1,237		70	80	1,484
Laine.....													
Total, classe 3.....	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433	311,647	294,654
<i>Classe 4.</i>													
Instrumentes aratoires.....		1				9							
Poterie et faïence.....	1	1											
Meubles.....	15	25	16		21	24	30	30	21	7		6	

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—Fin.

Articles.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.	Ton.x.
<i>Classe 4—Fin.</i>													
Verrerie, de toutes sortes.....	66				2						1		
Cloous.....	7	51	26		4								
Huile, en barils.....	995	206	255		6	8			3		44		
Peinture.....	3	6											
Cendres de soude.....	7												
Acier.....	1												
Pierre brute.....	33	87	7		38			2	1				
Blanc de plomb.....	6	5											
Whisky, bière et tous autres spiritueux.....	12	156	26		21	63	151	190	223	167	46	83	
Marchandises non énumérées.....	91	941	431	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331	1,693	2,976
Total, classe 4.....	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422	1,782	3,033
<i>Classe 5.</i>													
Barils vides.....	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,060	45,504	54,173	68,985	62,905
Bois de service, scie, sur navires.....		26											
Cerclés.....	9	9	76	111	463		6	51					
Bardeaux.....		25											
Douves, saloirs.....	43	30	11		2	26	141	333	8	4	54		
Articles en bois, etc.....													
Total, classe 5.....	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.....	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123	727
Pierre, impropre à la taille.....								1,681	18	1,773			
Cryolithe.....													
Total, classe spéciale.....	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123	727
Grand total.....	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733	384,559	361,319

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Coborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1894.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Vapeur canadien "Acadia".....	660	175	485
do do	600	135	465
do do	510	.....	510
do "Arabian".....	1,230	675	555
do do	1,230	689	541
do do	1,230	690	540
do do	1,246	720	526
do do	1,207	712	495
do "Cuba".....	660	268	392
do "Lake Michigan".....	504	177	327
do do	510	213	297
do do	390	193	197
do "St. Magnus".....	1,005	584	421
do do	990	569	421
do do	934	633	301
Vapeur norvégien "Craggs".....	300	.....	300
Voilier canadien "Kildonan".....	1,110	240	870
Total.....	14,316	6,673	7,643

Nombre de cargaisons de blé.....	17
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston.....	14,316 tonneaux.
do transbordée à Kingston.....	6,673 "
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....	7,643 "

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Coborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation 1894.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Vapeur canadien "Arabian".....	1,153	618	535
do "Cuba".....	644	291	353
do "Lake Michigan".....	484	175	309
Voilier canadien "Winnipeg".....	1,498	784	714
Total.....	3,779	1,868	1,911

Nombre de cargaisons de blé.....	4
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston.....	3,779 tonneaux.
do transbordée à Kingston.....	1,868 "
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....	1,911 "

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1893.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	17	
Maïs.....	4	
Total.....		21
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal.....	Ton'x. 14,316	Ton'x.
do maïs do do	3,779	
Total passé par le canal Welland.....		18,095
Quantité des susdites cargaisons transbordée à Kingston :—		
Blé.....	6,673	
Maïs.....	1,868	
Total transbordé.....		8,541
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé.....	7,643	
Maïs	1,911	
Total de la quantité à Montréal.....		9,554
Total.....		18,095

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1893.

	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	À vapeur.		À voiles.		À vapeur.		À voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	86		39		60		24		209	
61,651		28,930		49,582		15,155		155,318		
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
Orge.....	258		.....		.....		.....		258	
Mais.....	10,368		5,614		30,232		17,690		63,904	
Avoine.....	175		107		.....		.....		282	
Blé.....	90,750		51,873		45,880		12,434		200,937	
Totaux.....	101,551		57,594		76,112		30,124		265,381	

86 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale..... 101,551 tonneaux.
 39 do do voiliers do 57,594 do
 60 do do vapeurs américains do 76,112 do
 24 do do voiliers do 30,124 do

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

P.—QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1894.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens—86 cargaisons de grain	101,551	
Voiliers do 39 do	57,594	
Total, navires canadiens		159,145
Vapeurs américains—60 cargaisons de grain	76,112	
Voiliers do 24 do do	30,124	
Total, navires américains		106,236
Total, navires canadiens et américains		265,381
Distribué comme suit :—		
21 cargaisons arrivées à Kingston dans des nav. canadiens avec un chargement de Transbordé à Kingston	18,095 8,541	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		9,554
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargais. comme suit :—		
104 cargaisons dans des navires canadiens	141,050	
84 do do américains	106,236	
Quantité moyenne déchargée	247,286	
Quantité transbordée à Montréal	232,016	
Total, quantité transbordée de Kingston à Montréal		240,557
Quantité transbordée d'Ogdensburg à Montréal		576
do do à Cardinal		3,888
do restant à Kingston		10,806
Total		265,381

Q.—ETAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston pour les saisons 1893 et 1894.

	1893.		1894.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des nav. canadiens	146	148,962	125	159,145
do do do américains	257	328,269	84	106,236
Total	403	477,231	209	265,381
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal		413,933		240,557
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		15,828		9,554
Quantité restant à Kingston		19,616		10,806
do transbordée pour Cardinal		2,893		3,888
do transférée aux élévateurs d'Ogdensburg, N.-Y., et transbordée à Montréal				576
do transférée aux élévateurs à Ogdensburg, N.-Y., 24,961				
do de ce qui précède transbordée à Montréal		22,840		
do restant à Ogdensburg		2,121		
Total		477,231		265,381

Deux navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1894, contre aucun en 1893.

Dix-neuf navires ont allégé leurs cargaisons en 1894, contre 34 en 1893.

183 ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1894, contre 369 en 1893.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

S.—LA QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1894, inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit :—

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Taux, 20 c. par tonneau.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		\$ c.
1885.....		193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886.....		184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887.....		81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888.....		172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889.....		226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890.....	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891.....		185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892.....		183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893.....		204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894.....		187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789 93

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneaux, par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892 et 1893 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1894, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ c.
1885.....	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886.....	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887.....	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888.....	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889.....	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890.....	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891.....	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892.....	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893.....	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894.....	16,213	169,552	185,765	25,432 80

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 à 1894, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1883.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	3	2	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes.....		3	3
..... animaux.....		6	.....
Instruments aratoires.....			1
Orge.....			735
Houille.....		89,344	5,372
Mais.....	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie.....			1
Poisson.....			1
Fleur de farine.....	5,089		2,041
Meubles.....	6	8	25
Verrerie.....	1	9	.....
Chevaux.....			6
Peaux vertes et salées.....	77	26	60
Fer, chemin de fer.....			142
do tout autre.....	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux.....	6	1	5
Farines, de toutes sortes.....	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard.....		2	12
Manille.....			4
Mélasse.....	43	4	1
Clous.....			51
Avoine.....			731
Huile, en barils.....		300	206
Tourteaux oléagineux.....			1
Pois.....	726		.....
Lard.....	212	13	163
Peinture.....			6
Guenilles.....			271
Seigle.....	518		.....
Sel.....			8
Pierre, pour la taille.....		2,584	38
do taillée.....	269	353	87
Graines, de toutes sortes.....	2		662
Acier.....	1		.....
Sucre.....	2		.....
Spiritueux, bière, etc.....	35	98	156
Tabac, brut.....		5	.....
Suif.....		2	.....
Blé.....	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb.....			5
Laine.....			95
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	52	109	665
Barils, vides.....		4	.....
Bois de chauffage, sur navires.....		930	.....
Cercles.....			26
Bois de service, scié, sur navires.....	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils.....		31	.....
do pipes.....	2,024	2,738	.....
do Indes occidentales.....	451	1,946	.....
Douves, saloirs.....			25
Bardeaux.....			9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....		1	.....
Bois de construction, carré.....	2,604	74,329	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	199	35	30
Total.....	205,394	184,502	175,455

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes. do do animaux.....	.....	7 2	.....
Instruments aratoires.....	.....	9	.....
Orge.....	38	52	.....
Houille.....	.....	32,598	4,293
Maïs.....	55,552	9,552	53,707
Bestiaux.....	.....	1	.....
Poisson.....	.....	13	.....
Fleur de farine.....	9,659	.....	1,715
Meubles.....	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes.....	.....	10	1
Foin, pressé.....	.....	.....	13
Chevaux.....	.....	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots.....	.....	.....	73
Fer, tout autre.....	.....	8	40
Cryolithe et miner. chim., et autre minéral, excep. le fer.....	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	2	7
Farines, de toutes sortes.....	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard.....	.....	28	4
Marbre.....	.....	.....	1
Clous.....	1	.....	26
Avoine.....	872	.....	9,874
Huile, en barils.....	78	354	255
Pois.....	433	.....	.....
Lard.....	318	.....	.....
Seigle.....	477	.....	.....
Sel.....	.....	364	.....
Pierre, pour la taille.....	.....	2,059	15
“ taillée.....	317	190	7
Graines, de toutes sortes.....	.....	111	511
Mouton.....	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc.....	.....	11	26
Térébenthine.....	1	.....	.....
Blé.....	84,822	2,549	40,975
Tous autres articles et marchandises non énumérés.....	37	104	480
Barils, vides.....	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires.....	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires.....	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils.....	.....	22	.....
“ pipes.....	200	487	.....
“ Indes occidentales.....	863	406	.....
Bardeaux.....	.....	7	76
Bois de construction, carré.....	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	68	3	11
Total.....	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonnes.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49		
Produits agricoles, non énumérés, légumes		1	1
Briques			41
Ciment et chaux hydraulique			26
Houille		49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934		7,591
Meubles	6	15	21
Verreries, de toutes sortes			2
Chevaux	1		1
Peaux vertes et salées, etc			414
Fer, en gueuse		617	43
" tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre		2	
Mélasse	28	7	
Clous			4
Avoine		41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608		
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	
Guenilles			13
Sel		29	1
Pierre, pour la taille		4,314	
" ouvrée		103	38
Graines, toutes sortes	33	3	236
Sucre			3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25		
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine			1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils vides	6	2	
Flottes		20	
Bois de service, scié, sur navires	13,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc		22	
Douves et fonds, barils		57	
" " pipes	332	339	
" " Indes occidentales	287	444	
Bardeaux		12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	113		
Pommes.....	33		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....			2
Instruments aratoires.....			9
Orge.....			1,709
Houille.....		25,968	1,163
Maïs.....	24,609	6,898	83,431
Poisson.....			2
Fleur de farine.....	6,140		11,780
Meubles.....	9	9	24
Chevaux.....	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.....			170
Fer, en gueuse.....		1,137	
“ tout autre.....		7	
Saindoux et huile de saindoux.....		6	14
Farines, de toutes sortes.....	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard.....	29	15	18
Clous.....	1		
Avoine.....			12,050
Huile.....	14	190	8
Tourteaux oléagineux.....	17		
Pois.....	362		
Lard.....	418	86	108
Pierre, pour la taille.....		3,531	
“ ouvrée.....	12	543	
Graines.....		4	44
Sucre.....	15		1
Spiritueux.....		99	63
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Laine.....			86
Toutes autres marchandises non énumérées.....	72	123	468
Barils, vides.....	88		24
Bois de service, scié.....	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils.....		27	
“ “ pipes.....	184		
“ “ Indes occidentales.....	131	838	
Bois de construction, carré.....	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré.....	45	1	2
Total.....	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite*.

Articles.	Quantité descen- due jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Fleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Chiffons			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do ouvrée		126	
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1889.			
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille		25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie.....		1	1
Poisson.....		5	
Fleur de farine.....	6,841		5,017
Meubles.....		4	30
Chevaux	2		1
Fer, en gueuse.....		613	
do tout autre.....			520
Saindoux et huile de saindoux.....		5	19
Farines, de toutes sortes.....	148		17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse.....			88
Avoine	320		27,492
Huile, en barils.....	4	2	
Tourteaux oléagineux.....	798		
Pommes de terre.....			1
Lard.....	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	
Sel.....		316	
Pierre, pour la taille.....		6,784	
do ouvrée.....		11	2
do impropre à la taille.....		375	1,681
Graines, de toutes sortes.....	3		151
Spiritueux, bière, etc.....	20	8	190
Suif.....			13
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Laine.....			452
Marchandises.....	193	129	1,591
Barils vides.....			173
Bois de service, scié.....	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc.....		220	
Traverses de chemin de fer.....		852	
Billots.....			158
Douves et fonds, barils.....		4	
do pipes.....	202	304	
do Indes occidentales.....	68	559	
Bardeaux.....			51
Piquets, etc.....		17	
Bois de construction, carré.....	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc.....			2
Total.....	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

 U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite*.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.			
Alcalis	70		
Tous autres produits, animaux.....	14		
do légumes.....	1		
Orge.....			6,519
Briques.....			4
Houille.....		22,781	615
Maïs.....	134,966	11,584	180,842
Poisson.....	49		
Farine.....	3,065		9,204
Meubles.....	1	1	21
Verre, de toutes sortes.....	1		
Chevaux.....	3		1
Fer, tout autre.....			1
Cryolithe.....		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux.....		5	30
Farine.....	222		20,482
Viandes.....			15
Avoine.....	479	73	27,030
Huile, en barils.....	6		
Tourteaux oléagineux.....	2		
Peinture.....			3
Pois.....			14
Lard.....	221	19	88
Pommes de terre.....			1
Seigle.....	1,120	1	
Sel.....		701	
Pierre, pour la taille.....		5,761	
do ouvrée.....		639	18
Graines, de toutes sortes.....	2		135
Spiritueux, etc.....	26		228
Suif.....	54		
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb.....			1
Marchandises.....	142	32	1,822
Barils, vides.....			7
Bois de chauffage, sur navires.....		1,398	
Bois de service, scié, sur navires.....	3,195	3,767	47,590
do en radeaux.....	384		
Douves et fonds, pipes.....		187	
do Indes occidentales.....		36	
Bardeaux.....			14
Bois de construction, carré, sur navires.....		73,112	
do en radeaux.....		17,683	
Articles en bois.....	1		1
Maïs.....	16,033		
Avoine.....	400		
Total.....	219,539	144,301	327,833
	16,433		*16,433
	235,972	144,301	311,400

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1892.			
Alcalis.....	40		
Produits agricoles.....	2		42
Orge.....			8,113
Maïs.....	52,539	5,144	127,494
Houille.....		20,698	1,382
Farine.....	3,324		6,802
Poisson.....			1
Meubles.....	2	2	7
Verre.....	1		1
Chevaux.....	2	2	3
Foin.....		21	
Fer, en gueuse.....	371	128	
do tout autre.....		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux.....	100	16	10
Farines, de toutes sortes.....	67		26,096
Viandes, autres que le lard.....		1	2
Mélasse.....		20	18
Avoine.....			52,823
Huile.....			1
Pois.....	390		
Lard.....	201		73
Guenilles.....			60
Seigle.....	64,978	969	
Graines, de toutes sortes.....	2		256
Sel.....		1,861	494
Pierre, pour la taille.....		6,602	
do brute.....		7	
Tabac.....	1		
Suif.....		9	8
Blé.....	159,785	692	32,097
Douves, pipes.....		8	
Whisky et toutes autres liqueurs.....	105	57	167
Laine.....			1,237
Marchandises.....	278	6	1,779
Cryolithe.....		1,098	1,773
Bois de service, sur navires.....	2,991	1,300	56,456
do en radeaux.....	917		
Bois de construction, carré, en radeaux.....	5,680	14,638	
Barils.....			4
	291,776	54,315	317,209
Maïs.....	12,169		
Blé.....	5,648		
	17,817		*17,817
Total.....	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneaux des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation) à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	17	2	
Pommes.....	54		
Orge.....			6,433
Maïs.....	53,689	7,637	131,222
Houille.....		14,839	651
Farine.....	2,374		11,018
Poisson.....	9		
Meubles.....	1		7
Peaux vertes et salées.....	20		
Chevaux.....	2		
Fer, chemin de fer.....		100	
do tout autre.....		765	1
Farine, de toutes sortes.....	16		31,724
Viandes, autres que le lard.....	94		29
Avoine.....			36,935
Huile.....		7	
Pois.....	524		
Pommes de terre.....			1
Lard.....			44
Seigle.....	9,119	273	
Sel.....		865	
Graines, de toutes sortes.....	75		50
Acier.....			1
Pierre pour la taille.....		1,264	
Sucre.....			20
Blé.....	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc.....	6	15	46
Laine.....			70
Marchandises non énumérées.....	36	13	1,304
Barils, vides.....	1		29
Bois de service, scié, sur navires.....	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré.....	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes.....	8	80	
do Indes occidentales.....	200	76	
Bardeaux.....			25
Total.....	263,144	74,227	330,403
*Blé.....	+4,341	-4,341	
Total.....	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasiné dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été admise sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	23		
Orge.....	600	1,110	16,751
Briques.....		1,251	
Maïs.....	278,564	5,752	156,776
Houille.....		17,944	2,123
Farine.....	5,514		6,588
Poisson.....			5
Meubles.....			6
Chevaux.....	1	1	2
Fer en gueuse.....			100
de tout autre.....			2
Farine, de toutes sortes.....		1,025	36,352
Viandes, autre que le lard.....			1
Avoine.....	9,761	1,090	20,313
Lard.....			52
Seigle.....	3,669	1	1
Sel.....		286	
Graines, de toutes sortes.....			16
Blé.....	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc.....	1		83
Laine.....			80
Marchandises non énumérées.....	4	2	1,693
Barils, vides.....			9
Bois de chauffage (en radeaux).....		15	
Bois de service, scié, sur navires.....	667	1,981	123,665
Bardeaux.....			13
Bois de construction, carré.....		45,605	
Douves et fonds, barils.....		12	
do pipes.....		7	
do Indes occidentales.....		53	
Total.....	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—“ Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent.”

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1894.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes.....	50		
Alcalis.....	19		
Orge.....	258		28,095
Briques.....		552	
Houille.....		13,818	727
Mais.....	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		4	2
Poisson.....			5
Farine.....	16,503	41	16,880
Meubles.....	2	3	
Chevaux.....	1	2	4
Fer, en gueuse.....	195	2,170	
do tout autre.....	1	183	
Farine, de toutes sortes.....	4		60,390
Clous.....			57
Avoine.....	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux.....	29		
Huile, en barils.....		27	
Lard.....	717		56
Sel.....		133	
Spiritueux, bière, etc.....		3	
Sucre.....			52
Blé.....	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb.....	16		
Laine.....			1,484
Marchandises non énumérées.....	314		2,889
Barils, vides.....		16	
Bois de service, scié, sur navires.....	683		86,545
Bois de construction, scié, sur navires.....		47,030	
Articles en bois.....	6		
Total.....	292,191	80,68	373,070

Il n'y a eu aucune remise des taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit : " Pour la saison de 1894, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.			
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....	38	52	.....
Maïs.....	55,552	9,552	53,707
Avoine.....	872	.....	9,874
Seigle.....	477	.....	.....
Blé.....	84,822	2,549	40,975
Total du grain.....	141,761	12,153	104,556
Autres articles.....	26,954	88,272	60,987
Total.....	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge.....	.....	.....	228
Maïs.....	44,401	9,906	63,229
Avoine.....	.....	.....	882
Pois.....	11	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	52,157	2,003	53,235
Total du grain.....	96,569	11,909	117,574
Autres articles.....	36,399	113,853	55,759
Total.....	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge.....	.....	.....	.....
Maïs.....	116,517	8,871	93,503
Avoine.....	.....	41	4,790
Pois.....	608	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	86,815	969	53,258
Total du grain.....	203,940	9,881	151,551
Autres articles.....	40,574	108,246	32,703
Total.....	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge.....	.....	.....	1,709
Maïs.....	24,609	6,898	33,431
*Avoine.....	.....	.....	12,050
Pois.....	362	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Total du grain.....	185,034	11,838	134,868
Autres articles.....	28,800	55,794	69,447
Total.....	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ETAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....			2
Mais.....	66,443	25,469	102,974
Avoine.....			26,510
Pois.....		54	
Seigle.....		632	179
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Total du grain.....	160,358	40,520	169,664
Autres articles.....	23,541	73,281	68,803
Total.....	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge.....			
Mais.....	195,350	11,200	147,045
Avoine.....	320		27,492
Pois.....			
Seigle.....	1,284	634	
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Total du grain.....	267,769	19,075	213,766
Autres articles.....	25,158	111,509	99,808
Total.....	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge.....			6,519
Mais.....	150,999	11,584	180,842
Avoine.....	879	73	27,030
Pois.....			14
Seigle.....	1,120	1	
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Total du grain.....	228,513	16,899	245,932
Autres articles.....	7,459	127,402	81,901
Total.....	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge.....			8,113
Mais.....	52,539	5,144	127,494
Avoine.....			52,823
Pois.....	390		
Seigle.....	64,978	969	
Blé.....	159,785	692	32,097
Total du grain.....	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal.....	+ 17,817		- 17,817
Total.....	295,509		202,710
Autres articles.....	14,084	47,510	96,682
Grand total.....	309,593	54,315	299,392

* En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

+ Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de frot descendue par le canal Welland,
etc.—Fin.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	53,689	7,637	6,433
Maïs			131,222
Avoine	524		36,935
Pois	9,119	273	
Seigle	194,281	5,373	26,950
Blé			
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.	* 4,341	4,341	
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Total	267,485	69,886	330,403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Maïs	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois			
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge	258		28,095
Maïs	60,661	3,243	105,329
Avoine	175	107	27,621
Pois			
Seigle			
Blé	212,557	13,349	42,934
Total du grain	273,651	16,699	203,979
Autres articles	18,540	63,982	169,091
Grand total	292,191	80,681	373,070

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	313,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés—*Fin.*

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403
1893.		
Grain	25,555	222,958
Autres articles	68,182	170,790
Total	93,737	393,748
1894.		
Grain	16,699	203,979
Autres articles	63,982	169,091
Grand total	80,681	373,070

* De cette quantité 16,433 tonneaux de grain ont été transbordés à Montréal en 1890; et 17,817 tonneaux en 1891. Il n'y a eu aucune réduction des péages sur le grain passant par le canal Welland descendant à Montréal durant les saisons de navigation de 1893 et 1894.

REVENU DES CANAUX

REVENU DES

ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Canal Welland, 1893.	5 00			6,826 13	29,142 22
do 1894.	84 00		10 00	11,124 51	27,769 61
Augmentation	79 00		10 00	4,298 38	
Diminution					1,372 61
Canaux du Saint-Laurent, 1893.	800 00			259 96	9,487 81
do 1894.			0 75	1,355 23	11,962 36
Augmentation			0 75	1,095 27	2,474 55
Diminution	800 00				
Canal Chambly, 1893.				8 99	3,575 95
do 1894.				21 67	3,308 79
Augmentation				12 68	
Diminution					267 16
Canal Rideau, 1893.	2 00			2 00	660 00
do 1894.					1,161 39
Augmentation				2 00	501 39
Diminution	2 00				
Canaux d'Ottawa, 1893.				0 70	6,122 68
do 1894.				200 58	6,202 29
Augmentation				199 88	79 61
Diminution					
Canal Saint-Pierre, 1893.	7 01			7 40	270 42
do 1894.	14 33		1 50	1 80	211 57
Augmentation	7 32		1 50		
Diminution				5 60	58 85
Canal de la Vallée de la Trent, 1893.				2 78	58 07
do 1894.				11 53	136 82
Augmentation				8 75	78 75
Diminution					
Canal Murray, 1893.				17 80	72 22
do 1894.				35 07	62 58
Augmentation				17 27	
Diminution					9 64
Total, augmentation.			12 25	5,624 63	1,426 04
Total, diminution.	715 68				

CANAUX.

terminés le 31 décembre 1893 et 1894.

Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
28,648 81	28,622 51	27,195 41	26,217 82	28,351 53	15,134 58	3,296 76	193,440 77
22,789 22	19,813 54	21,801 35	18,645 67	21,551 61	13,887 54	2,414 14	159,891 19
5,859 59	8,808 97	5,394 06	7,572 15	6,799 92	1,247 04	882 62	33,549 58
12,732 45	14,919 33	14,160 79	14,018 44	12,188 01	7,557 91	77 27	86,201 97
13,427 32	14,728 85	12,227 60	10,043 17	11,212 49	6,415 97	490 76	81,864 50
694 87	190 48	1,933 19	3,975 27	975 52	1,141 94	413 49	4,337 47
3,531 07	3,328 03	3,592 08	3,332 95	3,212 98	2,077 10		22,659 15
3,458 66	3,966 07	2,621 22	2,638 31	3,784 31	1,398 45		21,197 48
72 41	638 04	970 86	694 64	571 33	678 65		1,461 67
1,096 56	1,155 60	1,209 61	885 92	679 30	438 18		6,129 17
1,020 94	910 90	1,238 62	882 20	563 30	522 30		6,299 65
75 62	244 70	29 01	3 72	116 00	84 12		170 48
5,642 55	4,490 96	4,764 76	5,302 63	5,564 04	3,423 23		35,311 55
5,405 16	5,255 10	5,233 52	4,465 67	4,935 44	2,369 02		34,066 78
237 39	764 14	468 76	836 96	628 60	1,054 21		1,244 77
342 61	422 12	392 96	353 88	353 09	346 59	168 00	2,664 08
338 04	353 15	378 19	382 21	401 43	372 22	182 70	2,637 14
4 57	68 97	14 77	28 33	48 34	25 63	14 70	26 94
100 59	168 00	204 09	182 89	159 48	93 57		969 47
175 53	241 98	209 02	218 43	105 13	13 29		1,111 73
74 94	73 98	4 93	35 54	54 35	80 28		142 26
115 63	102 79	102 75	110 69	61 36	47 43	5 17	635 84
120 57	141 45	120 90	86 43	102 25	86 70	0 25	756 20
4 94	38 66	18 15	24 26	40 89	39 27	4 92	120 36
5,474 83	7,798 30	7,792 03	13,043 13	7,913 83	4,033 10	459 35	40,187 33
Total pour l'année 1893.							348,012 00
Total pour l'année 1894.							307,824 67

	CÉRÉALES.										BOIS.	TOTAL.
							TOUTES AUTRES.					
	FARINE.	BLÉ.	MAÏS.	ORGE.	AVOINE.	SEIGLE.	TONN.	TONN.	TONN.	TONN.		
Canal Welland, 1893.	15,235	258,392	441,092	18,509	31,288	3,671	36,981	129,295	984,548			
do 1894.	33,628	270,993	169,233	28,353	27,992	567	60,673	88,946	679,955			
Augmentation	18,393	12,601	271,859	9,754	3,821	3,104	23,692	40,749	284,598			
Diminution												
Canaux du Saint-Laurent, 1893.	13,889	236,010	287,783	2,547	28,843	5,841	42,700	47,108	664,221			
do 1894.	23,135	219,240	65,624	525	2,094	673	30,739	42,293	384,323			
Augmentation	9,246	16,770	222,159	2,022	26,249	5,168	11,961	4,815	279,898			
Diminution												
Canal Chambly, 1893.	480			98	1,141		832	79,386	74,937			
do 1894.	567			68	633		1,321	64,765	67,354			
Augmentation	87			30	508		489	7,621	7,583			
Diminution												
Canal Rideau, 1893.	369	182	17	18	289	34	160	34,487	35,556			
do 1894.	427	1,346	80	11	11	10	205	39,843	41,933			
Augmentation	58	1,164	63	7	278	24	45	5,356	6,377			
Diminution												
Canaux de l'Ottawa, 1893.	14	8	2	2	2,309	70	571	382,442	385,416			
do 1894.	27			2	428	22	521	401,526	402,526			
Augmentation	13	8	2	2	1,881	48	50	19,084	17,110			
Diminution												
Canal Saint-Pierre, 1893.	1,541							4,831	6,372			
do 1894.	2,242							6,269	8,511			
Augmentation	701							1,438	2,139			
Diminution												
Canal de la Vallée de la Trent, 1893.		5						1,153	1,158			
do 1894.								1,870	1,870			
Augmentation								717	712			
Diminution												
Canal Murray, 1893.	55	414		38	16	19	1,508	987	3,037			
do 1894.	228	698	3	657	6	205	2,057	370	4,224			
Augmentation	173	284	3	619	10	186	540	617	1,187			
Diminution												
Total, augmentation	28,671	2,734	493,954	8,316	32,247	8,158	12,704	27,207	514,549			
Total, diminution												
Total pour l'année 1893.											2,105,245	
do 1894.											1,590,696	

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

ANNEXE A—Suite.

N^o (A) 2.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des piéages. Montée.	Montant des piéages. Descente.	Montant total des piéages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.....												
Fommes.....		2										
Produits agricoles, non enu- mérés, légumes.....	2											
Produits agricoles, non enu- mérés, animaux.....												
Instruments aratoires.....	258											
Os.....												
Soufre.....												
Ciment et chaux hydraulique.....												
Argile, chaux et sable.....												
Houille.....												
Mais.....												
Bestiaux.....												
Coton, brut.....												
Tabacerie et poterie.....												
Bois de teint. et mat. tinctor.....												
Poisson.....												
Lain et chanvre.....												
Fleur de farine.....												
Metalles.....												
Gypse.....												
Verrerie, de toutes sortes.....												
Toin, pressé.....												
Cochons.....												
Chevaux.....												
Eaux vertes et salées, cornes et sabots.....												

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des piéages. Montée.	Montant des piéages. Descente.	Montant total des piéages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Glace.....												
Fer, chemin de fer.....												
do en guise.....												
do tout autre.....												
Minerai de fer.....												
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer.....												
Sandoux et huile de sandoux.....												
Farines, de toutes sortes.....												
Vianées, autres que le lard.....												
Marbre.....												
Mamille.....												
Mélasse.....												
Clous.....												
Avoine.....												
Huile, en barils.....												
Tourteaux oléagineux.....												
Pois.....												
Pommes de terre.....												
Lard.....												
Peinture.....												
Pois et goudron.....												
Gruenilles.....												
Seigle.....												
do Réame.....												
do Sel.....												
Pierre, pour la taille, do ouvrée.....												
do impropre à la taille, non ouvrée.....												
Graines, de toutes sortes.....												
Moutons.....												
Cendres de soude.....												
Acier.....												
Sucre.....												
Spirineux, bière, etc.....												
Tabac, brut.....												
Snif.....												
Etain.....												
do Vébéthine.....												
Bile.....												
Banc de plomb.....												
Banc de cèruse.....												
Laine.....												
Tous autres effets et marchan- dises non énumérés.....												
Ecorce.....												
Barils, vides.....												
Courbes pour bâtiments.....												

N° (A) 2.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des américains.		De ports américains.		De ports américains à des américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Flottes.....														
Bois de chauffage, sur navires														
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles.....														
Échelles à houblon.....														
Bois de serv., scié, sur navires			24	23,641			62,906			682	24	87,228		15,698 32
do en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....														
Traverses de ch. de f., sur nav. do en rad.														
Billots de sciage.....														
Douves et fonds, barils, do pipes, do Indes occid.														
Douves, saloirs.....														
Radeaux.....														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....	1,100	17							45,930		17	47,030	7,060 49	7,062 99
Bois de const., carré, sur nav. do en rad.														
Traverses.....								89			94	6	37 60	2 40
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....	3	5												
Total, fret payant péages.	804	107,316	1,131	34,754	230,948	361,319	1,270	242,553	234,153	745,942	980,095	44,647 70	55,701 71	140,249 41

Total, fret payant péages.

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.—	Quantité	Montée.	Descente.	Total
Produits agricoles, légumes.....	4			
Briques.....	1			
Soutre.....	2			
Ciment et chaux hydraulique.	125	2,156		2,156
Argile, chaux et sable.....		253		253
Falence et poterie.....		107		107
Poisson.....		512		512
Verrerie, de toutes sortes.		175		175
Fer, en gueuse.....	20			20
do tout autre.....	12	102		114
Farine, de toutes sortes.....	15			15
Variées, autres que le hard.	7			7
Manille.....	11			11
Mélasse.....	41	459		500
Clous.....	4			4
Huile, en barils.....	3			3
Peinture.....	2	150		152
Pois et goudron.....	8	835		843
Sel.....		33		33
Graines, de toutes sortes.	1			1
Moutons.....	3	91		94
Cendres de soude.....	5	48		53
Spiritueux, bière, etc.		248		248
Acier.....	467	2,257		2,724
Sucre.....		327		327
Itan.....		2		2
Blanc de plomb.....	1			1
Blanc de cèruse.....	333	507		900
Marchandises.....				
Grand total, fret.....	1,847	107,316	34,754	230,948

Total, péages sur navires..... 989,534
do passages..... 243,592
do articles en franchise..... 745,942
Total des péages..... 1,735,476

8,516 45 17,198 39
57 50 74 25 131 75
53,121 65 104,452 90 157,574 55

R. DEVLIN,
Comptateur de la statistique des canaux.

N° (A) 3.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports du américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Flottes																
Bois de chauffage, sur navires	24	5,973							24	5,973		0 20		312 89		313 09
Bois de chauffage, en radeaux																
Cercles																
Échalons à houblon																
Bois de serv., séché, sur navires		1,294								1,294				133 57		133 57
Bois de serv., séché, en radeaux																
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires																
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux																
Liens de ch. de fer, sur navires				38		120			38	120		3 75		5 88		9 63
Liens de ch. de fer, en radeaux																
Billots de sciage	2,169	919		500		500			2,169	1,479		98 80		70 37		169 17
Bois de fondés, barils		182		200		200				382				31 05		31 05
Doüves et fonds, barils																
Doüves et fonds, pipes																
Doüves et fonds, Indes occidentales																
Doüves, saloirs		23								23				10 35		10 35
Bardaux																
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		4								4				78		78
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux																
Bois de const., carré, sur navires		124								124				3 49		3 49
Bois de const., carré, en radeaux																
Traverses																
Articles en bois et bois en partie fabriqués																
Total, fret payant péages	5,776	10,551		70		2,156			134	5,846		275 85		770 55		1,046 40

Total, péages sur navires	413 89	411 02	824 91
do passages	128 60	119 73	248 33
Total, péages	818 34	1,301 30	2,119 64

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N^o (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Flottes.														
Bois de chauffage, sur navires en radeaux.	4,240	3,684							4,940	3,584	7,824	74 20	62 72	136 92
Houblon.	1,440	8,217	900						2,349	8,217	10,566	89 95	155 76	245 71
Echelles à houblon.														
Bois de service, scie, en nav.	22,517	13,978	3,745											
Bois de service, scie, en rad.	34	132			34									
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	38	38							26,262	14,849	41,111	818 38	708 45	1,526 83
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	20	18,808							34	132	166	1 50	0 01	7 51
Traverses, sur navires.	920	10,474							38	38	76	0 95	0 95	1 90
Billois de sciage.									20	18,808	18,828	0 50	470 20	470 70
Douves et fonds, barils.									727	727	727	11 26	11 26	22 52
“ “ Pipes.									926	16,474	17,400	21 18	376 44	397 62
“ “ Lattes occid.														
Bardeaux.	7	5							7	5	12	1 60	1 50	3 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.														
Bois de conste, carré, sur nav.	560	648							560	648	1,208	28 00	8 30	36 30
“ “ en rad.	575	6,961							575	6,961	7,536	14 75	169 85	184 60
Traverses.	20	8,796							20	8,796	8,816	0 28	22 40	22 68
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	34	5	1						35	5	40	13 20	2 40	15 60
Total, fret payant péages.	109,772	168,182	13,785		224	1,788	19,290	175,426	143,071	345,618	488,689	10,003 90	34,207 74	44,211 64

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.—	Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.		Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.
Pommes.	8				50				50							
Alcalds.	268				11				19							
Oryz.	50,146				1,515				258							
Mais.	6,652				3,851				60,661							
Fleur de farine.									16,503							
Meubles.									2							
Chevaux.	1				195				195							
Par, en guerre.					1				1							
“ tout autre.					4				4							
Farine, de toutes sortes.	7				307				314							
Marchandises.	175				29				175							
Avoine.					29				29							
Fourreaux oléagineux.	219				505				717							
Lard.	190,582				22,025				212,557							
Ble.					16				16							
Ble de plomb.					683				683							
Bois de serv., scie, sur navires.																
Articles en bois.	6								6							
Houille, en fr., par arrêté du c.	74,858								104,140							
Houille, en fr., par arrêté du c.	180								180							
Minerai de fer.																
Articles en franchise pour le const. des canaux, A. C., 1884.																
Houille.	100								100							
Bois de serv., scie, sur navires.	333								333							
Marchandises.	175								175							
Pierre, pour la taille.	310								310							
Bois de conste, carré, en rad.	600								600							
Grand total, fret.	185,780	425,780	17,607		224	1,788	44,750	210,618	248,361	638,417	886,778					
Total des péages sur navires.													9,227 68	6,856 86	16,084 34	
do passagers.													709 94	1,999 51	2,709 45	
do articles en franchise.																
do articles en franchise.													\$37,635 13			
Total des péages.													19,941 52	43,063 91	63,005 43	
Amendes.															140 00	
Dommages.															2,259 68	
Quaiage et emmagasine.															16,445 14	
Autres recettes.															81,850 25	
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.																

N° (A) 5.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fm.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.				
Bois de chauffage, sur navires en radeaux.	282	6					666	6	672	44 40	0 40	44 80
Houblon.			384									
Echalas à houblon.												
Bois de serv., soie, sur navires en radeaux.		3,292	14				837	14	4,129	1 20	371 25	372 45
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.												
Liens de ch. de fer, sur navires en radeaux.												
Billots de sciage.												
Donves et fonds, barils pipes.												
Indes occid.												
Indes occid.												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.												
Bois de constr., carré, sur nav.	560								560	28 00		28 00
Traverses en rad.												
Articles en bois et bois en partie fabriqués	32	5	1						33	13 20	2 00	15 20
Total, fret payant péages.	17,579	45,477	9,412				157,110	26,991	202,587	4,665 65	29,600 42	34,266 07

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.

Pommes.	8								50			
Alcals.	268								19			
Orge.	59,146								258			
Mais.	6,652								60,661			
Fleur de farine.	2								16,503			
Membres.	1								2			
Chevaux.	1								1			
Fer, en grosse.	1								195			
" tout autre.	1								1			
Farine, de toutes sortes.	7								314			
Marchandises.	175								175			
Avoine.	212								29			
Tourneaux oléagineux.	190,582								717			
Lard.	6								212,557			
Ble.	6								11			
Blanc de plomb.									683			
Bois de serv., soie, sur navires.									6			
Articles en bois.									16,213			
Houille, en franchise, par O.C.	12,391								43,204			
Grand total, fret.	29,970	302,476	13,234				192,302		494,778			
Total, péages sur navires.												
do passagers.												
do articles en franchise												
										\$32,608.10		
										5,724 02		11,398 70
										344 60		1,780 70
										10,734 27		47,445 47

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Alcais, potasse et perlasse...	10	8					10	8	0 50	1 60	0 50	1 60	2 10	2 10
Pommes...	19	358					19	358	1 65	17 06	1 65	17 06	18 71	18 71
Produits agricoles, non énumérés, légumes...	19	8					19	8	1 09	0 37	1 09	0 37	2 06	2 06
Produits agricoles, non énumérés, animaux...	31	198			10		41	198	3 17	12 27	3 17	12 27	15 44	15 44
Produits agricoles, non énumérés, légumes...	98						98		12 99		12 99		12 99	12 99
Produits agricoles, non énumérés, légumes...	48	64			162		48	216	1 63	9 20	1 63	9 20	10 83	10 83
Orges...	7,912	274			347		8,259	274	318 96	16 86	318 96	16 86	335 82	335 82
Os...	765	26					765	26	74 61	1 88	74 61	1 88	76 49	76 49
Soufre...	2,974						2,974		56 92	56 92	56 92	56 92	113 84	113 84
Sarrasin...	2,995	82			3,818		3,082	82	286 15	4 44	286 15	4 44	290 59	290 59
Ciment et chaux hydraulique...	18,791	5,420	14				22,623	5,420	895 14	203 45	1,098 59	203 45	1,302 04	1,302 04
Argile, chaux et sable...	10	2,807	30		17,157		60	21,024	2 25	1,315 72	2 25	1,315 72	1,317 97	1,317 97
Houille...	1	3,617			1,007		52	4,624	10 08	173 45	10 08	173 45	183 53	183 53
Mais...	52	208					52	208	2 88	15 23	2 88	15 23	18 11	18 11
Bestiaux...														
Coton, brut...	64	24					64	24	10 36	1 20	10 36	1 20	11 56	11 56
Falencerie et poterie...	128	25			29		157	25	14 15	2 35	14 15	2 35	16 50	16 50
Bois de teint et mat. tinctor.	193	20			7		200	20	12 63	1 18	12 63	1 18	14 11	14 11
Poisson...														
Lin et chanvre...	1,536	2,902					1,536	2,902	85 50	125 88	85 50	125 88	211 12	211 12
Meubles...	200	267					200	267	24 72	15 45	24 72	15 45	40 17	40 17
Fleur de farine...	2,072	37	82				2,072	119	26 33	15 75	26 33	15 75	42 08	42 08
Verre, de toutes sortes...	58	71					58	71	10 87	9 05	10 87	9 05	19 92	19 92
Yarn, de toutes sortes...	240	747					240	747	12 91	47 01	12 91	47 01	59 92	59 92
Yarn (pressé)...	24	24					24	24	1 86	1 86	1 86	1 86	3 72	3 72
Cotonnons...	194	295					194	295	10 89	16 13	10 89	16 13	27 14	27 14

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Peaux vertes et salées, cornes et sabots...	7						7							
Glace...	162	24					162	24	16 41	0 92	16 41	0 92	17 33	17 33
Fer, chemin de fer...	439	14					439	14	32 48	0 53	32 48	0 53	33 01	33 01
" en guise...	11,458	1,992					13,373	1,992	568 49	76 77	568 49	76 77	645 26	645 26
Minéral de fer...	12	173					12	173	1 05	6 62	1 05	6 62	7 67	7 67
Cryolithe ou minéral chim., et autre minéral, excepté le fer...	77	734					77	734	4 50	30 64	4 50	30 64	35 14	35 14
Sandoux et huile de saindoux...	2	4					2	4	0 19	0 26	0 19	0 26	0 45	0 45
Farines, de toutes sortes...	1						1		2 66	3 30	2 66	3 30	5 96	5 96
Viances, autres que le lard...	14	66					14	66	49 92	58 75	49 92	58 75	108 67	108 67
Manille...	314	66					314	66	46 75	50 61	46 75	50 61	97 36	97 36
Mélasse...	290	1,175					290	1,175	16 24	34 37	16 24	34 37	50 61	50 61
Glous...	649	1,155					649	1,155	35 65	5 00	35 65	5 00	40 65	40 65
Avoine...	250	100					250	100	0 48	0 48	0 48	0 48	0 96	0 96
Huile, en barils...	259	16,772					259	16,772	6 49	420 42	6 49	420 42	426 91	426 91
Tourteaux oléagineux...	29	30					29	30	2 18	2 24	2 18	2 24	4 42	4 42
Pois...	208	6					208	6	20 50	0 24	20 50	0 24	20 74	20 74
Pommes de terre...	55	286					55	286	7 80	14 30	7 80	14 30	22 10	22 10
Lard...	74	36					74	36	13 15	1 80	13 15	1 80	14 95	14 95
Peinture...	110	224					110	224	14 50	1 80	14 50	1 80	15 80	15 80
Pois et goudron...	33	34					33	34	1 70	5 60	1 70	5 60	7 30	7 30
Guénilles...	38	75					38	75	2 85	2 85	2 85	2 85	5 70	5 70
Seigle...	3,114	96					3,114	96	283 88	4 21	283 88	4 21	288 09	288 09
Résine...	242	3					242	3	43 55	0 15	43 55	0 15	44 70	44 70
Pierre, pour la taille...	105	1,074					105	1,074	2 10	21 45	2 10	21 45	23 55	23 55
do ouvrée...	4,405	14					4,405	14	165 90	0 57	165 90	0 57	166 47	166 47
Pierre, pour la taille, non ouvrée...	159	8					159	8	12 18	12 18	12 18	12 18	24 36	24 36
Graines, de toutes sortes...	104	18					104	18	6 17	0 40	6 17	0 40	6 57	6 57
Montons...	883	33					883	33	575 66	1 65	575 66	1 65	577 31	577 31
Centre de soude...	265	23					265	23	39 37	1 15	39 37	1 15	40 52	40 52
Sucre...	23	10					23	10	0 95	0 95	0 95	0 95	1 90	1 90
Spiritueux, bière, etc...	149	18					149	18	19 19	0 50	19 19	0 50	19 69	19 69
Tabac, brut...	128	40					128	40	2 34	2 34	2 34	2 34	4 68	4 68
Sulf...	149	2,531					149	2,531	8 86	73 13	8 86	73 13	81 99	81 99
Étain...	18	3					18	3	2 97	2 97	2 97	2 97	5 94	5 94
Blé...	49	3					49	3	0 15	0 15	0 15	0 15	0 30	0 30
Blanc de plomb...	2,981	1,178					2,981	1,178	411 84	132 00	411 84	132 00	543 84	543 84
Blanc de céruse...	149	8					149	8	10 84	0 15	10 84	0 15	11 99	11 99
Laine...	149	3					149	3	12 66	10 84	12 66	10 84	23 50	23 50
Tous autres effets et marchandises non énumérés...	149	6					149	6	10 84	10 84	10 84	10 84	21 68	21 68

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Courbes.....	4,240	3,584					4,240	3,584	7,824	74 20	62 72	136 92
Flottes.....	1,158	8,211					1,683	8,211	9,894	45 55	155 36	200 91
Bois de chauffage, sur navires												
do en rad.....												
Cercles.....												
Echelles à houblon.....												
Bois de service, séié, sur nav.	23,517	10,686					26,248	10,720	36,968	817 18	337 20	1,154 38
do do en rad.....	34	132					34	132	166	1 50	6 01	7 51
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....	38	38					38	38	76	0 95	0 95	1 90
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....	20	18,808					20	18,808	18,828	0 50	470 20	470 70
Traverses, sur navires.....		727						727	727		11 26	11 26
do en radeaux.....	926	16,474					926	16,474	17,400	21 18	376 44	397 62
Billots de soilage, barils do pipes, do Indes oc. do	7	5					7	5	12	1 60	1 50	3 10
Donves, saloirs.....												
Bardeaux.....												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....												
Bois de const., carré, sur nav. do en rad.....	575	6,961					575	6,961	7,536	14 75	169 85	184 60
Traverses.....	20	8,796					20	8,796	8,816	0 28	22 40	22 68
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	2						2		2	0 40		0 40
Total du fret payant péages.....	92,193	122,705	222	4,373	224	1,788	116,080	143,031	259,111	5,338 55	4,607 20	9,945 57

Articles en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland.—	Montée.	Descente.	Total.
Houille, en fr., par A. du C. Minéral de fer, en franchise, par arrêté du conseil.....	62,467	180	87,927
Articles en franchise pour la construction des canaux, par arrêté du conseil, 1854.—			
Houille.....	100		100
Bois de service, séié, sur nav.	333		333
Marcandises.....	175		175
Pierre, pour la taille.....	310		310
Bois de const., carré, en rad.....	600		600
Grand total, fret.....	153,810	123,313	348,796

Total des péages sur navires.....	do passagers.....	do articles en franchise.....	Total des péages.....
25,460	87,927	180	113,567
44,750	203,157	143,639	348,796
3,508 66	1,181 98	4,085 64	8,776 28
365 34	563 41	928 75	1,857 50
9,207 55	6,352 41	15,559 96	31,119 92

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1894.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ c.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.		6						6		1 14
Foinnes.		77						77		4 04
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux.		14						14		1 24
Instruments aratoires.	8	1,247					8	1,247		115 69
Orges.		2						2		1 43
Sarraasin.		7						7		0 12
Briques.		9						9		0 69
Os.		4						4		0 74
Soufre.		6,011						6,011		0 23
Ciment et chaux hydraulique.		431						431		171 46
Argile, chaux et sable.		2						2		31 96
Houille.		1						1		0 38
Mais.		27						27		1 62
Bestiaux.		16						16		1 99
Otton, brut.		3,284						3,284		0 76
Tabac, brut.		43						43		330 05
Fabricerie et poterie.		113						113		3 18
Bois de tenture et matières tinctoriales.		6						6		5 70
Poisson.		12						12		0 60
Lin et chanvre.										0 70
Fleur de farine.										8 18
Meubles.										5 70
Gypse.										0 60
Verre, de toutes sortes.										0 70
Foin, pressé.										330 05
Cochons.										3 18
Chevaux.										5 70
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										0 60
Glace.										0 70
Ter, chemin de fer.										0 70
en guise.										0 70

" tout autre.	13								13		1 29
Minéral de fer.											0 52
Cryolithe, minéral chim., et autre min., excepté le fer.	6							6			0 69
Saindoux et huile de saindoux.	7							7			
Farines, de toutes sortes.											
Vianades, autres que le lard.											
Marbre.											0 19
Manille.											0 19
Mélasse.											28 44
Clous.	2							2			0 29
avoine.											0 29
Huile, en barils.											21 67
Tourteaux oléagineux.											6 96
Pois.	335							335			0 66
Pommes de terre.	102							102			0 66
Lard.	11							11			
Peinture.											
Foin et goudron.	14							14			2 48
Guenilles.	22							22			2 15
Seigle.	58							58			8 12
Résine.											
Sel.											0 10
Pierre, pour la taille.	1							1			
do ouverte.											
do impropre à la taille, non ouverte.											2 64
Graines, de toutes sortes.	27							27			29 96
Moutons.	372							372			0 76
Centres de soude.	4							4			
Acier.											0 19
Sucre.	1							1			0 19
Spiritueux, bière, etc.	1							1			
Tabac, brut.											6 83
Suif.	108							108			
Etain.											
Térébenthine.											
Ble.											
Ble. de plomb.											
Blanc de céruse.											
Laine.											52 48
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	14							14			7 13
Barils, vides.	63							63			
Bois, pour bâtiments.											48 41
Courbes, pour bâtiments.	30							30			1,230 29
Flottes.	150							150			33,787
Bois de chauffage, sur navires.											2 07
do en radeaux.	23							23			
Cerdes.											28,091 23
Bochals à houblon.											3 36
Bois de service, scié, sur navires.	40							40			
do do en radeaux.	350,902							350,902			
	188							188			

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		3								3		\$ c.
do do en radeaux.		1								1		0 25
Traverses de chemin de fer, sur navires.												0 04
do do en radeaux.												
Billets de sciage.	44		4,163						44	4,163	4,207	88 42
Douves et fonds, barils.												
do pipes.												
do Indes occidentales.												
Douves, saoirs.												
33 Bardeaux.		22		608						630	630	178 40
do		1								1	1	1 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
do do en radeaux.												
Bois de construction, carré, sur navires.		2,900								2,800	2,800	29 44
do do en radeaux.		240								240	240	0 60
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages.	353	458,759		51,359					353	510,118	510,471	30,861 85
<i>Articles en franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.</i>												
Bois de construction, carré, en radeaux.		180								180	180	
<i>En franchise, par arrêté en conseil, 27 juin 1890.</i>												
Flottes.		34,900								34,900	34,900	
Bois de service, scié, sur navires.		35								35	35	
do do en radeaux.		586								586	586	
Bois de construction, carré, en radeaux.		4,120								4,120	4,120	
Billets de sciage.		11,678								11,678	11,678	
Traverses.		40								40	40	
Grand total, fret.	353	510,298		51,359					353	561,657	562,010	

Total des péages sur navires.	3,025 15
do passagers.	155 78
do articles en franchise.	\$617 48
Amendes.	16 00
*Dommages.	8 00
Autres recettes.	84,066 78
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.	\$20 00
*Montant des dommages non compris ci-dessus.	

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—Fin.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Traverses de chemin de fer, sur navires en radeaux.....	989	19	767				1,756	19	1,775		\$ c. 140 69
Billoits de sciage.....			162				162				16 20
Douves et fonds, barils " " pipes " " Indes occidentales											
Douves, saloirs.....							59		59		15 57
Bardeaux.....	59										
Piquets et perches pour clôtures, sur navires. " " en radeaux.....			104				104		104		5 20
Bois de construction, carré, sur navires. " " en radeaux.....											
Traverses.....											
Articles en bois et bois en partie fabriqué.											
Total, fret payant péages.....	9,812	7,934	156,807				166,619	109,151	275,770		18,438 71
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	1,559		279				1,838		1,838		
Grand total, fret.....	11,371	7,934	157,086				168,457	109,151	277,608		
Total, péages sur navires.....											
do passagers.....											
do articles en franchise.....											
Amendes.....											
*Dommmages.....											
Autres recettes.....											
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....											
2,621 08											
89 86											
5 00											
\$153. 80											
42 83											
21,197 48											

* Montant des dommages non compris ci-dessus, \$10. 00.

R. DEVLIN,
Comptableur de la statistique des canaux.MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Minerai de fer.....	920						920		920	46 00
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., except. le fer.....									57	1 36
Saïndoux et huile de saïndoux.....	42						42		2	0 06
Farines, de toutes sortes.....	15						15		31	0 74
Vianides, autres que le lard.....	2						2		3	0 36
Marbre.....	30						30		8	0 70
Manille.....	2						2		11	17 41
Mélasses.....	128						128		180	11 38
Clous.....	177						177		180	17 41
52 Avoine.....	5						5		11	0 28
56 Huile, en barils.....	108						108		208	19 29
Tourteaux oléagineux.....	2						2		2	0 05
Pommes de terre.....	18						18		19	0 45
Lard.....	11						11		21	0 61
Peiture.....	252						252		266	6 37
Poix et goudron.....	15						15		15	1 84
Greenilles.....	32						32		32	2 81
Saïgne.....	12						12		12	1 78
Resine.....	6						6		10	0 24
Sel.....	1						1		1	0 09
Pierre, pour la taille.....	1,048	276					1,048	276	1,924	50 76
ouvree.....	1						1		9	0 23
impropre à la taille, non ouvree.....	8						8		566	14 36
Graines, de toutes sortes.....	3	563					3	563	10	0 24
Moutons.....	8	2					8	2	12	1 32
Centre de soude.....	9	3					9	3	70	1 67
Acier.....	39	81					39	81	469	42 43
Sucre.....	432	37					432	37	124	11 10
Spiritueux, biere, etc.....	68	56					68	56		
Tabac, brut.....	68	56					68	56		
Suif.....	6	5					6	5		
Etain.....	23	1					23	1		
Térébenthine.....	1						1			
Blé.....	28	1,318					28	1,318	1,346	36 61

Blanc de plomb.....	23	15					23	15		2 05
Blanc de ceruse.....	12	1					12	1		2 45
Laine.....	1						1			0 03
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	926	427	3				926	433	1,362	129 37
Ecorce.....	60				6		60		80	1 43
Barils, vides.....	26	16					26	16	42	2 57
Courbes pour bâtiments.....	860						860		860	15 05
Bois de chauffage, sur navires.....	20,385	480					20,385	480	20,865	351 65
do en radeaux.....										
Cercles.....	56	14					56	14	70	10 00
Echais à hotblion.....	14,414	5,871					14,414	5,871	30,843	2,049 81
Bois de service, scé, sur navires.....										
do en radeaux.....										
Mâts, espars et poteaux de télégraphe.....	78	222					78	222	300	7 16
do en radeaux.....										
Traverses de chemin de fer, sur navires.....	1,124	26					1,124	26	1,150	136 01
do en radeaux.....										
Billots de sciage.....	147	25					147	25	172	3 92
Douves et fonds, barils.....										
do pipes.....										
do Indes occidentales.....										
Douves, saloirs.....	90	202					90	202	292	68 12
Basdeaux.....	6	67					6	67	73	24 92
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....										
do en radeaux.....										
Bois de construction, carré, sur navires.....	20	300					20	300	320	5 98
do en radeaux.....										
Traverses.....	628	3					628	3	631	7 80
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....										
Total, fret payant péages.....	44,259	15,475	18,558	1,003			62,817	30,565	93,382	4,001 17
Houille, en franchise, par arrêté du conseil.....	1,097			14,087			1,097	14,087	1,097	127 44
Grand total, fret.....	45,356	15,475	18,558	1,003			63,914	30,565	94,479	85 62

Total des péages sur navires..... 1,707 78
do passagers..... 127 44
do houille en franchise..... \$ 29 27
Quaiage et emmagasinage..... 85 62
Autres recettes..... 372 80
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau..... 6,294 81

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Poisson.....	32	2,490							32	2,490	\$ c.
Farine.....	2,242								2,242		25 23
Houille.....	169	28,690							169		22 42
Bois de service.....	5,548	721							5,548		288 50
Produits agricoles.....	3,782	7,160							3,782		62 69
Autres marchandises.....	4,545	81							4,545		109 42
Total, fret payant péages.....	16,318	39,142							16,318	39,142	46 26
											55,460
											2,522
											2,242
											28,690
											6,269
											10,042
											4,626
											55,460
											2,082 54
											2,637 14

* Montant des dommages non compris ci-dessus..... \$ 3 00

R. DEVLIN,

Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Bois de service scié, sur navires.....	254	51	65				319	51	370
do en radeaux.....									4 56
Mâts, espars et poteaux de télégraphe.....									
do do en radeaux.....									
Traverses de chemin de fer, sur navires.....									
do do en radeaux.....									
Billots de sciage.....									
Douves et fonds, barils.....									
do pipes.....									
do do en radeaux.....									
do do Indes occidentales.....									
Douves, sauloirs.....			54				55		5 89
Bardeaux.....									
Piquets et porches, pour clôtures, sur navires.....									
do do en radeaux.....									
Bois de construction, carré, sur navires.....									
do do en radeaux.....							7,140		89 25
Traverses.....								2	0 10
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....									
Total, fret payant péages.....	8,086	12,098	1,327	120			9,413	12,475	21,888
Total des péages sur navires.....									
do passagers.....									
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....									
									298 71
									137 50
									756 20

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1894.

MOUVEMENT DU TRAFIC

ANNEXE A

N° (A) 13.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>						
Navires à vapeur canadiens.....	431,080	3,962 71	638,966	4,027 81	60,502	196 43
" " " américains.....	132,955	2,780 79	27,188	192 43	1,270	16 16
Voiliers canadiens.....	554,651	8,308 87	920,558	10,819 59	36,005	513 20
" " " américains.....	134,259	2,965 93	110,525	1,044 51	151,579	1,895 29
Total, classe n° 1.....	1,252,945	18,018 30	1,697,237	16,084 34	249,356	2,621 08
<i>Classe n° 2.</i>						
Passagers.....	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
	30,224	380 08	57,736	2,709 45	5,612	89 86
<i>Classe n° 3.</i>						
Briques.....	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Soufre.....	602	115 27	8,810	377 37	1,080	106 40
Ciment et chaux hydraulique.....	1,225	106 37	767	74 91		
Argile, chaux et sable.....	75	3 75	8,021	1,019 14	163	16 30
Poisson.....	275	41 48	29,297	1,286 69	5,664	644 22
Gypse.....			764	95 71		
Fer, chemin de fer.....			2,191	42 08		
" en gueuse.....	2,382	475 55	214	21 53		
" tout autre.....	690	102 19	941	106 21	970	97 00
Acier.....			17,786	1,008 41		
Sel.....	159	29 20	1,446	210 74	1,211	121 10
Pierre, pour la taille.....			4,719	516 23	666	52 22
Pommes.....	276	26 03	96	4 21		
Orge.....	28,353	2,835 30	3,056	420 56	1,108	106 09
Sarrasin.....			267	11 28	68	2 23
Mais.....	169,233	16,923 30	2,885	118 02		
Coton, brut.....	1	0 15	4,963	206 33		
Lin et chanvre.....	12	0 30				
Fleur de farine.....	33,628	6,689 91	6,632	540 22	567	19 09
Foin, pressé.....			987	59 92	13,692	940 77
Farines, de toutes sortes.....	60,395	12,078 95	1,013	65 44		
Tourteaux oléagineux.....	29	5 80	6	0 48		
Avoine.....	27,962	2,800 71	1,917	62 11	633	21 15
Pois.....			26,514	1,375 21	196	6 56
Pommes de terre.....	2	0 30	102	10 87	17	0 74
Seigle.....	567	85 05	673	50 50		
Graines, toutes sortes.....			4,526	182 52	2	0 07
Tabac, non ouvré.....	1	0 15	3	0 40		
Blé.....	270,993	27,005 47	6,683	497 09		
Tous autres produits agricoles, légumes.....	567	25 05	570	83 51	190	6 35
O.....			83	10 43	232	23 20
Bestiaux.....			268	19 41	102	3 93
Cochons.....			41	4 41		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	88	13 20	24	2 35	10	1 00
Chevaux.....	36	2 42	523	32 24	58	2 18
Saindoux et huile de saindoux.....			334	30 02		
Viandes, autres que le lard.....			25	3 21		
Lard.....	779	155 50	265	28 39	1	0 04
Moutons.....			171	13 98	124	4 39
Suif.....	259	38 85	24	0 95		
Laine.....	1,489	297 55				
Tous autres produits agricoles, animaux.....			2,626	374 24	101	10 10
Total, classe n° 3.....	600,080	69,857 84	140,233	8,967 32	26,855	2,185 18

A—Suite.

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1894.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
180,624	196 16	136,420	564 30	107,414	750 56	31,653	633 06	44,536	334 39
393	2 25	90	0 60	62,424	776 98	63,311	1,266 22		
7,968	35 05	155,416	2,147 42	637	16 25	4,941	98 82	39,072	151 25
159	3 25	13,345	312 83	8,768	163 99	4,222	84 44		
189,144	236 71	305,271	3,025 15	179,243	1,707 78	104,127	2,082 54	83,608	485 64
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
11,471	137 50	13,914	155 78	5,544	127 44			17,623	146 39
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
44	0 83			173	7 56			16	32
552	10 39	4	0 22	626	15 10				
		6,011	171 46	107	2 59				
				121	2 94	2,522	25 22		
8	0 15	12	0 70						
193	3 62			266	8 02				
288	5 46	13	1 29	863	24 16				
49	0 92			70	1 67				
209	3 95			1,924	50 76				
		1	0 10	9	0 23			60	28
480	9 09	77	4 64	163	3 96				
657	12 45	2	0 12	11	0 29				
768	14 43	7	0 69						
				80	3 17				
				2	0 05				
228	4 30	27	1 62	427	10 96	2,242	22 42		
		3,311	330 05	100	2 81				
		7	0 69	2	0 06				
				2	0 05				
6	0 12	428	28 44	11	0 28				
1,560	29 32	335	21 67	19	0 45				
8	0 16	102	6 96	21	0 61				
205	3 86	22	2 15	10	0 24				
47	0 90	27	2 64	10	0 24				
698	13 12			1,346	36 61				
130	2 50	14	1 24	13	0 34				
1	0 02	9	0 74	8	0 29				
2	0 04	432	31 96	2	0 06				
		43	3 18					17	0 41
49	0 95	6	0 60	3	0 10				
26	0 52	124	5 70	7	0 19				
4	0 08	6	0 52	57	1 36				
28	0 53			31	0 74				
4	0 08	11	0 66	266	6 37			5	0 15
		372	29 96					8	0 18
		108	6 83	5	0 12				
13	0 24			1	0 03				
1	0 02	1,250	115 69	185	6 52				
6,270	118 27	12,761	770 52	6,941	188 93	4,764	47 64	106	1 34

N° (A) 13—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Houille.....	203,737	40,789 93	190,636	26,750 77	76,744	7,464 83
Cryolithe ou minéral chimique.....						
Minéral de fer.....						
Pierre, impropre à la taille, non ouverte.....						
Glace.....	969	85 33	1,179	23 55	596	59 60
	200	10 00				
Total, classe spéciale.....	204,906	40,885 26	191,815	26,774 32	77,340	7,524 43
Total, fret et péages.....	998,732	159,694 19	488,689	63,005 43	275,770	21,149 65
Bois de construction et autres bois, en fr.			1,682	132 90		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	9,439	1,455 85	396,407	37,502 23	1,838	183 80
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris...	1,008,221	161,150 04	886,778	100,640 56	277,608	21,333 45

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
130	2 44			17,426 920	799 08 46 00	28,859	288 59	3	0 09
1,652 250	16 52 6 25			566	14 36				
2,032	25 21			18,912	859 44	28,859	288 59	3	0 09
21,888	756 20	510,471 51,539	34,042 78 617 48	93,332	5,836 39	55,460	2,637 14	36,271	1,009 23
				1,097	29 27				
21,888	756 20	562,010	34,660 26	94,479	5,865 66	55,460	2,637 14	36,271	1,009 23

R. DEVLIN,
Comptable, statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 14—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Navires de toutes sortes	1,252,945	18,018 30	1,697,237	16,084 34	249,356	2,621 08
Passagers	Nombre. 30,224	380 08	Nombre. 57,736	2,709 45	Nombre. 5,612	89 86
<i>Produits de la forêt.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce						
Courbes, pour bâtiments			7,824	136 92		
Flottes						
en franchise						
Bois de chauffage	5,997	313 09	10,566	245 71	84,640	2,806 89
Cercles et échelas à houblon						
Bois de service, scié	88,546	15,831 89	41,277	1,534 34	64,765	3,823 57
en franchise			1,016			
Mâts, espars, etc.			18,904	472 60	389	26 89
Traverses de chemins de fer	158	9 63	727	11 26	1,775	140 69
Billots de sciage	3,648	169 17	17,400	397 62		
en franchise						
Douves, de toutes sortes	382	31 05				
Bardeaux	23	10 35	12	3 10	59	15 57
Piquets et perches	4	0 78				
Bois de construction, carré	47,171	7,056 48	8,744	220 90	104	5 20
en franchise			660			
Traverses			8,816	22 68		
en franchise						
Total	145,929	23,422 44	115,946	3,045 13	151,732	6,818 81
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux	2	0 04	268	19 41	102	3 93
Cochons			41	4 41		
Chevaux	36	2 42	523	32 24	58	2 18
en franchise			1			
Moutons			171	13 98	124	4 39
en franchise	1					
Total	39	2 46	1,004	70 04	284	10 50
<i>Produits des animaux.</i>						
Os			83	10 43	232	23 20
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	88	13 20	24	2 35	10	1 00
Saindoux et huile de saindoux			334	30 02		
Viandes, autres que le lard			25	3 21		
en franchise	7					
Lard	779	155 50	265	28 39	1	0 04
en franchise			717			
Suif	259	38 85	24	0 95		
Laine	1,489	297 55				
Produits agricoles non énumérés, animaux			2,626	374 24	101	10 10
Total	2,622	505 10	4,098	449 59	344	34 34

A—Suite.

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1894, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la Vallée de la Trent.		
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
189,144	236 71	305,271	3,025 15	179,243	1,707 78	104,127	2,082 54	83,608	485
Nombre.	11,471	137 50	13,914	155 78	Nombre. 5,544	127 44	Nombre.	17,623	146 39
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
		54,990	458 41	860	15 05			78	2 95
		34,900		20,865	351 65			6,222	18 05
	795	33,787	1,230 29	70	10 00			21,330	225 08
	370	53,787	2 07	39,843	2,049 81	6,269	62 69	1,870	48 41
		23		4				476	7 88
		400,526	28,024 59	300	7 16			211	6 51
		621		1,150	136 01			3,872	33 93
		4		172	3 92			25	0 20
		4,207	88 42						
		11,678						124	10 43
	55	630	178 40	292	68 12			28	1 25
		1	1 10	73	24 92			500	7 50
	7,140	2,800	29 44	320	5 98				
		4,300						1,340	11 00
		240	0 60	628	7 80				
		40							
8,360	106 33	548,747	30,013 61	64,633	2,681 85	6,269	62 69	36,076	373 19
	2	0 04	432	31 96	2	0 06		17	0 41
	26	0 52	124	3 18	7	0 19		8	0 18
			372	5 70					
				29 96					
	28	0 56	971	70 80	9	0 25		25	0 59
	1	0 02	9	0 74	8	0 29			
	49	0 95	6	0 60	3	0 10			
	4	0 08	6	0 52	57	1 36			
	28	0 53			31	0 74			
	4	0 08	11	0 66	266	6 37		5	0 15
	13	0 24	108	6 83	5	0 12			
					1	0 03			
	1	0 02	1,250	115 69	185	6 52			
100	1 92	1,390	125 04	556	15 53			5	0 15

N° (A) 14.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
“ en fr.	567	25 05	570	83 51	190	6 35
Pommes.	5					
“ en fr.	276	26 03	3,056	420 56	1,108	106 09
Orge.			50			
“ en fr.	28,353	2,835 30	267	11 28	68	2 28
Sarrasin.			258			
Coton, brut.			2,885	118 02		
Mais.	1	0 15				
“ en fr.	169,233	16,923 30	4,963	206 33		
Lin et chanvre.			60,661			
“ en fr.	12	0 30				
Farine.	33,628	6,689 91	6,632	540 22	567	19 09
Foin, pressé.			16,503			
Farines, toutes sortes.			987	59 92	13,692	940 77
“ en fr.	60,395	12,078 95	1,013	65 44		
Manille.	15		4			
“ en fr.	89	13 35	51	10 06		
Avoine.	11					
“ en fr.	27,962	2,800 71	1,917	62 11	633	21 15
Pois.			175			
Pommes de terre.			26,514	1,375 21	196	6 56
Seigle.	2	0 30	102	10 87	17	0 74
Graines, toutes sortes.	567	85 05	673	50 50	2	0 07
“ en fr.	33		4,526	182 52		
Tabac, brut.	1	0 15	3	0 40		
Blé.	270,993	27,005 47	6,683	497 09		
“ en fr.			312,557			
Total.	592,143	68,484 02	351,050	3,694 04	16,473	1,103 10
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.	13	2 60	60	10 50		
“ en fr.			19			
Instruments aratoires.	23	0 70	204	35 19		
Barils, vides.	39	6 50	449	45 92	29	0 97
Briques.	602	115 27	8,810	377 37	1,080	106 40
“ en fr.	1					
Ciment et chaux hydraulique.	1,225	106 37	8,021	1,019 14	163	16 30
“ en fr.	2,281		289	51 76	4	0 40
Faïence et poterie.	3	0 45				
“ en fr.	107	2 78	1,126	171 97	23	1 83
Meubles.	17		2			
“ en fr.	2	0 30	629	115 62		
Verre, toute sorte.	175					
“ en fr.			214	21 53	970	97 00
Fer, chemin de fer.			941	106 21		
Fer, en gueuse.	2,382	475 55	195			
“ en fr.	20		17,786	1,008 41	1,211	121 10
Fer, tout autre.	690	102 19	1			
“ en fr.	114		688	81 82	172	17 07
Mélasse.	82	12 30				
“ en fr.	42		2,863	384 90		
Clous.	127	17 33				
“ en fr.	500		817	124 45	37	3 60
Huile.	128	19 64				
“ en fr.	8					

A—Suite.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1894, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
130	2 50	14	1 24	13	0 34	10,942	109 42		
450	9 09	77	4 64	163	3 96				
657	12 45	2	0 12	11	0 29				
768	14 43	7	0 69						
3	0 05			2	0 05				
				80	3 17				
228	4 30	27	1 62	427	10 96	2,242	22 42		
9	0 17	3,311	330 05	100	2 81				
2	0 05	7	0 69	2	0 06				
6	0 12	428	28 44	11	0 28				
1,560	29 32	335	21 67	19	0 45				
8	0 16	102	6 96	21	0 61				
205	3 86	22	2 15	10	0 24				
47	0 90	27	2 64	10	0 24				
698	13 12			1,346	36 61				
4,801	90 52	4,359	400 91	2,223	60 77	13,184	131 84		
		6	1 14	5	0 88				
169	4 24	8	1 43	69	7 75				
44	0 83	63	7 13	42	2 57			16	0 32
				173	7 56				
552	10 39	4	0 22	626	15 10				
76	1 91	2	0 38	89	8 15				
202	5 23	16	1 99	32	2 87			6	0 18
80	2 02	4	0 76	26	2 32				
8	0 15	12	0 70						
193	3 62			266	8 02				
288	5 46	13	1 29	863	24 16				
6	0 20	1	0 19	130	11 38				
306	7 68	1	0 19	180	17 41				
246	6 17	2	0 29	208	19 29				

N^o (A) 13.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Fin.</i>						
Tourteaux oléagineux	29	\$ 580	6	\$ 0 48		\$ c.
Peinture en fr.	13	1 56	29	55 70		
Poix et goudron en fr.	113	16 95	510	68 35	196	19 60
Résine	152					
Cendre de soude en fr.	35	5 55	2,234	115 54	2,407	230 42
Spiritueux, whisky, etc. en fr.	94	6 75	489	88 36	70	4 67
Acier en fr.	44		791	141 42		
Sucre en fr.	53		1,446	210 74		
Fer blanc en fr.	245					
Blanc de céruse en fr.	1,615	203 92	16,371	1,836 11	11,949	1,194 90
Térébenthine en fr.	2,724		734	138 89		
Blanc de plomb en fr.	327		46	2 94	1	0 10
Articles en bois en fr.	1	0 15	57	10 77		
Total	32	0 72	247	43 37		
	100	40 00	40	15 60		
	6					
	14,172	1,143 38	66,655	6,288 06	18,312	1,814 36
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut en fr.	2		767	74 91		
Argile, chaux et sable en fr.	75	3 75	29,297	1,286 69	5,664	644 22
Houille en fr.	253					
Bois de teinture et matières tinct. en fr.	203,737	40,789 93	190,636	26,750 77	76,744	7,464 83
Poisson en fr.	9	1 65	104,240	1,838	11	1 10
Gypse en fr.	275	41 48	188	17 70		
Minerais, de toutes sortes en fr.	512		764	95 71		
Marbre			2,191	42 08		
Guenilles	847	127 05	180	0 19		
Sel en fr.	159	29 20	336	58 40		
Pierre, de toutes sortes en fr.	843	85 33	4,719	516 23	666	52 22
Tous autres effets et marchandises non énumérés en fr.	969		2,149	71 46	596	59 60
Total	44,735	6,660 02	310			
	900		11,758	1,750 64	4,944	435 63
	253,316	47,738 41	348,025	30,664 78	90,463	8,657 60
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	1,008,221	159,694 19	886,778	63,005 43	277,608	21,149 65

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1894, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
				2	0 05				
38	0 96			15	1 34				
10	0 26			32	2 81				
20	0 51	58	8 12	1	0 09				
221	5 54	4	0 76	12	1 32				
49	0 92	1	0 19	124	11 10			1	0 03
1,181	29 71			70	1 67				
105	2 64	1	0 19	469	42 43				
6	0 15			23	2 06				
14	0 35			1	0 18				
15	0 38			23	2 05				
2	0 10			27	2 45				
				3	0 29			2	0 06
3,831	89 42	196	24 97	3,511	195 30			25	0 59
		6,011	171 46	107	2 59				
130	2 44			17,426	799 08	28,859	288 59		
4	0 10			1,097					
				121	2 94	2,522	25 22		
								3	0 09
2	0 05			920	46 00				
95	2 38	14	2 48	3	0 36				
209	3 95			12	1 78				
1,652	16 52	1	0 10	1,924	50 76				
				575	14 59			60	0 28
2,676	67 80	321	52 48	1,362	129 37	4,626	46 26	77	2 31
4,768	93 24	6,347	226 52	23,547	1,047 47	36,007	360 07	140	2 68
21,888	756 20	562,010	34,042 78	94,479	5,836 39	55,460	2,637 14	36,271	1,009 23

R. DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 15.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1894.

Canaux et bureaux.	Janvier.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Total des péages.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
CANAL WELLAND.																								
Chippawa.....																								
Colborne.....																								
Dalhousie.....																								
Dunnville.....																								
Maithland.....																								
Robinson.....																								
Sainte-Catherine.....																								
Total, canal Welland.....																								
CANAUX DU SAINT-LAURENT.																								
Beauharnois.....																								
Cardinal.....																								
Cornwall.....																								
Kingston.....																								
Laclaire.....																								
Montréal.....																								
Total, canaux du St-Laurent.....																								
CANAL CHAMBLEY.																								
Chambly.....																								
Saint-Jean.....																								
Saint-Ours.....																								
Total, canal Chambly.....																								

Ottawa.....																								
Carillon.....																								
Grenville.....																								
Sainte-Anne.....																								
Total, canaux de l'Ottawa.....																								
CANAL RIDEAU.																								
Kingston-Mills.....																								
Ottawa.....																								
Smith's-Falls.....																								
Total, canal Rideau.....																								
CANAL SAINT-PIERRE.																								
Saint-Pierre.....																								
Total, can. de la vallée de la Trent.....																								
CANAL MURRAY.																								
Brighton.....																								
Grand total.....																								

R. DEYLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 16—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur	1,224	21,170	23,366							21,170	23,366	384 39
“ à voiles	586	18,807	20,265							18,807	20,265	151 25
Total, du Canada	1,810	39,977	43,631							39,977	43,631	485 64
Navires américains, à vapeur												
“ à voiles												
Total, Etats-Unis												
Grand total, can. de la vallée de la Trent.	1,810	39,977	43,631							39,977	43,631	485 64
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur	519	108,015	45,500		570			75	11,941	122,613	58,011	196 16
“ à voiles	140	4,095	3,749		104			20		4,219	3,749	35 05
Total, du Canada	668	112,110	49,249		570			95	11,941	126,832	61,760	231 21
Navires américains, à vapeur	9		219		100			45	29	145	248	2 25
“ à voiles	13	24			106				29	130	29	3 25
Total, Etats-Unis	22	24	219		206			45	58	275	277	5 50
Grand total, canal Murray.	690	112,134	49,468		570			140	11,999	127,107	62,037	236 71

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° (A) 16—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.

RÉCAPITULATION.

Navires	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des américains.		De ports américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Tonnage.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	N	Total.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland.....	1,473	158,220	184,437	113,636	9,640	2,058	6,116	80,928	280,030	284,005	564,035	6,743	50	
Saint-Laurent.....	7,335	792,178	585,089	80,381		119	101,757	18,787	872,678	686,846	1,569,524	14,847	40	
Chambly.....	893	39,906	39,043	3,706					43,673	52,835	96,507	709	63	
Ottawa.....	2,059	47,412	235,153	5,285	9,088		183	5,288	47,505	244,241	291,836	2,711	72	
Rideau.....	3,298	79,691	79,691						84,864	84,974	169,838	1,627	54	
Saint-Pierre.....	1,491	50,350	44,614						50,350	44,614	91,964	1,809	23	
Vallée de la Trent.....	1,810	39,977	43,631						39,977	43,631	83,608	485	64	
Murray.....	668	112,110	49,249	14,627	570		95	11,941	126,832	61,760	188,592	231	21	
Total, canadiens.....	19,027	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	6,394	222,696	1,545,908	1,502,906	3,048,904	29,155	92	
NAVIRES AMÉRICAINS.														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland.....	939	1,130	864	40,117	8,755	296,469	263,831	4,736	73,008	342,452	688,910	11,274	80	
Saint-Laurent.....	1,210	998	22,259	33,697	868	6,093	31,908	35,933	72,696	65,017	1,37,713	1,236	94	
Chambly.....	1,599	6,018	3,277	62,780				80,774	68,798	84,051	152,849	1,911	45	
Ottawa.....	138	1,637	767		10,822		180		1,846	11,589	13,435	313	43	
Rideau.....	192	1,079	1,802	2,920	386			3,219	3,999	5,406	9,405	180	24	
Saint-Pierre.....	31	7,622	1,013					528	8,150	1,013	9,163	183	26	
Vallée de la Trent.....	22	24	219	206				45	275	277	552	5	50	
Total, américains.....	4,131	18,528	30,201	189,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	1,012,027	15,105	62	
Grand total des navires canadiens et américains.....	23,158	1,338,320	1,291,108	387,355	40,128	304,739	269,798	43,800	415,688	2,044,214	4,060,931	44,261	54	

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 17—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1893 et 1894, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1893.												
Canal Welland.....	17,403	103,529	8,741	61,240	247,108	384,559	8,331	463,912	281,583	1,013,240	1,294,823	193,276 14
Canaux du Saint-Laurent.....	216,612	687,436	9,987	1,901	221	1,210	45,716	225,293	272,536	883,540	1,158,376	68,249 13
Canal Chambly.....	9,040	11,872	183,284	.....	.....	.....	.....	108,674	192,324	120,546	312,870	22,649 15
Canal Rideau.....	1,049	504,955	.....	75,517	.....	.....	.....	.....	1,049	580,472	581,521	35,283 55
Canaux de l'Ontario.....	68,247	15,769	11,406	1,723	.....	.....	.....	7,089	79,653	24,381	104,234	5,773 39
Canal Saint-Pierre.....	10,669	35,226	.....	1,220	.....	.....	491	.....	11,160	36,446	47,606	2,664 08
Canaux de la Vallée de la Trent.....	23,210	8,009	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,210	8,009	31,219	883 22
Canal Murray.....	5,476	8,026	688	1	.....	.....	374	1,805	6,508	9,832	16,340	635 84
1894.												
Canal Welland.....	7,623	117,867	9,597	36,910	230,948	361,319	1,270	242,687	249,438	758,783	1,008,221	159,694 19
Canaux du Saint-Laurent.....	185,780	425,780	17,607	.....	224	1,788	44,750	210,618	248,361	638,417	886,778	63,005 43
Canal Chambly.....	11,371	7,394	187,086	.....	.....	.....	.....	101,217	108,457	109,151	277,698	21,149 65
Canal Rideau.....	353	510,298	.....	51,359	.....	.....	.....	.....	353	561,657	562,010	34,042 78
Canaux de l'Ontario.....	45,356	15,475	18,558	1,003	.....	.....	.....	14,087	63,914	30,565	94,479	5,836 39
Canal Saint-Pierre.....	16,318	39,142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,318	39,142	55,460	2,637 14
Canaux de la Vallée de la Trent.....	24,268	12,003	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,268	12,003	36,271	1,009 23
Canal Murray.....	8,086	12,003	1,327	120	.....	.....	.....	.....	9,413	12,475	21,888	756 20

R. DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1894.

CANAL WELLAND.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	4	32	3	24	8	64	3	24
10	6	60	3	30	2	20		
15	2	30			1	15		
20	5	100	1	20	4	80	2	40
25	2	50			1	25		
30	9	270	1	30				
35	6	210			3	105		
40	3	120	5	200			1	40
45	1	45	1	45				
50	1	50	1	50				
55					1	55		
60			1	60				
65	1	65	1	65			1	65
70					1	70		
75	1	75	1	75				
80	1	80						
85	1	85						
90			1	90				
110			1	110			2	220
115					1	115		
120							1	120
135	1	135						
145			2	290				
150			1	150				
160	1	160	1	160				
165	1	165						
185			2	370				
190			2	380	1	190		
200			2	400				
205							1	205
210	1	210						
220	3	660						
235			1	235			1	235
250			1	250				
260	1	260					1	260
265					1	265	2	530
270	1	270					1	270
275					1	275		
280			1	280	2	560	2	560
285			1	285				
290			1	290			3	870
295	1	295	1	295			2	590
300							2	600
305	1	305			1	305	1	305
310			2	620			5	1,550
315	1	315					5	1,575
320			1	320	1	320	1	320
325			2	650			3	975
330			1	330			1	330
335			3	1,005				
340					1	340		
345					1	345	1	345
355							1	355
360	1	360						
365					1	365		

ANNEXE A—*Suite.*N^o (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
385							1	385
390							1	390
400	1	400			1	400	1	400
405	3	1,215						
415	1	415						
420					1	420		
430							2	860
435							1	435
440	3	1,320					1	440
455	1	455	2	910	2	910		
460			1	460				
465	2	930						
470					1	470		
475							2	950
480							1	480
485							1	485
490	1	490					1	490
495					2	990		
500	1	500	1	500			2	1,000
505								
510	1	510						
515							1	515
520							1	520
530	1	530						
535							1	535
540					2	1,080	1	540
545	1	545	1	545				
550			1	550	1	550		
555					1	555		
560	1	560						
575							1	575
580							1	580
585	1	585					1	585
590	1	590					1	590
595					1	595	1	595
600	1	600			1	600	2	1,200
605					1	605		
615					1	615		
620					1	620		
625					2	1,250		
630							1	630
640					1	640		
643			1	643				
645					1	645		
650					1	650		
655					1	655	1	655
660					2	1,320		
670					1	670		
680							1	680
681			1	681				
690							1	690
695					1	695	1	695
700					1	705	1	700
705								
707							2	1,414
710					1	710		

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,
etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
719			1	719				
725					1	725		
735							1	735
738							1	738
740							1	740
742							1	742
748							1	748
760					1	760		
769	1	769						
771	1	771						
775					1	775		
780					1	780		
787					1	787		
796					1	796		
800					1	800		
802			1	802				
830					1	830		
835					1	835		
837					1	837		
846					1	846		
851					1	851		
859							1	859
870							1	870
880					2	1,760		
892					1	892		
904					1	904		
908			1	908				
911					1	911		
917							1	917
918					1	918		
929	1	929						
940					1	940		
950					1	950		
960							1	960
977	1	977						
985					1	985		
990					1	990		
994							1	994
997					1	997		
1,013					1	1,013		
1,022					1	1,022		
1,029					1	1,029		
1,035	1	1,035			1	1,035		
1,041			1	1,041				
1,053					1	1,053		
1,054					1	1,054		
1,111					2	2,222		
1,118					1	1,118		
1,124					1	1,124		
1,160					1	1,160		
1,170					1	1,170		
1,172	1	1,172						
1,180					2	2,360		
1,189					1	1,189		
1,203					1	1,203		
1,206					2	2,412		

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,
etc.—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
1,267	1	1,267	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,319	.....	.....	.....	.....	1	1,319	.....	.....
1,425	.....	.....	.....	.....	1	1,425	.....	.....
1,441	.....	.....	.....	.....	1	1,441	.....	.....
1,547	.....	.....	.....	.....	1	1,547	.....	.....
1,548	.....	.....	.....	.....	1	1,548	.....	.....
1,550	.....	.....	.....	.....	1	1,550	.....	.....
1,553	.....	.....	.....	.....	1	1,553	.....	.....
Total.....	83	20,972	57	14,868	108	70,280	86	36,701

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation 1894.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	30	240	17	136	5	40		
10	14	140	8	80	1	10		
15	9	135	4	60	1	15		
20	6	120	8	160	4	80		
25	13	325	3	75				
30	10	300	3	90	1	30	1	30
35	6	210			2	70		
40	9	360	10	400	2	80	3	120
45	1	45	3	135				
50	5	250	11	550	4	200		
55	5	275	1	55				
60	7	420	1b	900			1	60
65	1	65	6	390			2	130
70	3	210	5	350	2	140		
75	3	225	3	225				
80	1	80	10	800			1	80
85	3	255	6	510			6	510
90	3	270	9	810			11	990
95	1	95	14	1,330			44	4,180
100	3	300	29	2,900	1	100	85	8,500
105	5	525	8	840			17	1,785
110	5	550	9	990			7	770
115	2	230	10	1,150	1	115	8	920
120	1	120	8	960			3	360
125	1	125	3	375			1	125
130	2	260	12	1,560				
135			6	810				
140			9	1,260				
145	3	435	12	1,740				
150			18	2,700				
155	1	155	31	4,805				
160	2	320	23	3,680			1	160
165	2	330	14	2,310			1	165
170			7	1,190				
175	1	175	4	700				
180			4	720				
185			3	555				
190			7	1,330	1	190		
195			3	585			1	195
200			1	200				
205	4	800	1	205				
210			2	420				
220			1	220				
225			1	225				
230	1	230	4	920				
235							1	235
250			1	250				
255			1	255				
260			2	520				
265			2	530	1	265		
270			1	270			1	270
280					1	280		
290			3	870				
295							2	590
300			3	900			2	600

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

CANAUX DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
305	1	305	4	1,220	1	305	1	305
310			3	930				
315			2	630				
320	1	320	3	960			3	960
325	1	325	2	650				
330			1	330				
335	1	335	3	1,005			1	335
340			4	1,360			1	340
345	1	345	5	1,725			1	345
350			2	700				
360	1	360	2	720				
365			3	1,095				
370			2	740				
375			2	750				
390			1	390				
400	1	400						
405	1	405						
415			2	830				
435	1	435	1	435			1	435
440			1	440			1	440
445			1	445				
450			1	450				
455	1	455						
465			1	465				
475			1	475			1	475
490			1	490				
495							1	495
500	1	500	1	500				
510	2	1,020						
520			3	1,560				
545	2	1,090	2	1,090				
570			1	570				
580	1	580						
585			1	585				
590	1	590	1	590				
595	1	595						
600	1	600						
630			1	630				
680	1	680						
685			1	685				
695	1	695						
715	1	715						
775	1	775						
780			1	780				
805			1	805				
1,185	1	1,185						
1,485	1	1,485						
Total..	188	22,770	440	69,031	28	1,920	210	24,905

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1894.

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	45	360	35	280	8	64	2	16
10	10	100	18	180	5	50		
15	11	165	10	150	3	45		
20	9	180	3	60	4	80	1	20
25	8	200	3	75			1	25
30	6	180	1	30				
35	1	35	3	105				
40	5	200	5	200	1	40		
45			1	45				
50	4	200	7	350			2	100
55	3	165	2	110				
60	2	120	5	300			1	60
65							2	130
70			1	70	1	70	1	70
75	4	300	4	300			4	300
80	2	160	6	480			1	80
85	1	85	3	255			8	650
90	1	90	5	450			23	2,070
95			3	285			87	8,265
100	1	100	9	900			164	16,400
105			5	525			36	3,780
110			6	660			20	2,200
115			3	345			15	1,725
120	2	240	3	360			9	1,080
125	1	125	6	750				
130			4	520				
135			2	270				
140	1	140	5	700				
145	2	290	12	1,740				
150			12	1,800				
155	1	155	30	4,650				
160			17	2,720				
165			13	2,145				
170			5	350				
175			2	350				
180			2	360				
185			2	370				
190			1	190				
195			1	195				
200	1	200	1	200				
230	1	230						
260			1	260				
325	1	325						
335	1	335						
345	1	345						
400	1	400						
Total...	126	5,425	257	24,585	22	349	377	37,001

ANNEXE A.—Fin.

N° (A) 21.—RELEVÉ du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1894.

CANAL WELLAND.

CANADIENS.						AMÉRICAINS.						
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Voiliers.	Nombre.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,267 ton'x.	33	18,370	1 250 à 1,041 ton'x.	26	12,084	1 250 à 1,553 ton'x.	85	69,541	1 250 à 994 ton'x.	74	35,752
2	200 " 249 "	4	870	2 200 " 249 "	3	635	2 200 " 249 "	1	190	2 200 " 249 "	2	235
3	150 " 199 "	2	325	3 150 " 199 "	6	1,060	3 150 " 199 "	1	115	3 150 " 199 "	2	440
4	100 " 149 "	1	135	4 100 " 149 "	3	340	4 100 " 149 "	2	125	4 100 " 149 "	3	340
5	50 " 99 "	5	355	5 50 " 99 "	5	340	5 50 " 99 "	2	309	5 50 " 99 "	1	65
6	Moins de 50 "	38	917	6 Moins de 50 "	14	349	6 Moins de 50 "	19	309	6 Moins de 50 "	6	104
	Total.....	83	20,972	Total.....	57	14,868	Total.....	108	70,280	Total.....	86	36,701

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

1	250 à 1,485 ton'x.	25	14,195	1 250 à 805 ton'x.	74	28,625	1 250 à 305 ton'x.	3	850	1 250 à 495 ton'x.	16	5,590
2	200 " 249 "	5	1,030	2 200 " 249 "	10	2,190	2 200 " 249 "	1	190	2 200 " 249 "	1	520
3	150 " 199 "	6	1,080	3 150 " 199 "	114	18,575	3 150 " 199 "	2	215	3 150 " 199 "	3	12,460
4	100 " 149 "	22	2,645	4 100 " 149 "	106	12,585	4 100 " 149 "	6	310	4 100 " 149 "	65	5,990
5	50 " 99 "	32	2,145	5 50 " 99 "	80	5,920	5 50 " 99 "	16	325	5 50 " 99 "	4	150
6	Moins de 50 "	98	1,875	6 Moins de 50 "	56	1,136	6 Moins de 50 "	28	1,920	6 Moins de 50 "	210	24,905
	Total.....	188	22,770	Total.....	440	69,031	Total.....	28	1,920	Total.....	210	24,905

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLEY.

1	250 à 400 ton'x.	4	1,405	1 250 à 260 ton'x.	1	260	1 250 à — ton'x.	1	250 à — ton'x.	1	250 à — ton'x.	1	250 à — ton'x.
2	200 " 249 "	2	430	2 200 " 249 "	1	200	2 200 " 249 "	1	200 " 249 "	2 200 " 249 "	2	200 " 249 "	
3	150 " 199 "	1	155	3 150 " 199 "	85	13,630	3 150 " 199 "	1	190	3 150 " 199 "	1	150 " 199 "	
4	100 " 149 "	7	895	4 100 " 149 "	55	6,770	4 100 " 149 "	6	215	4 100 " 149 "	121	12,460	
5	50 " 99 "	17	1,120	5 50 " 99 "	36	2,600	5 50 " 99 "	6	310	5 50 " 99 "	65	5,990	
6	Moins de 50 "	95	1,420	6 Moins de 50 "	79	1,125	6 Moins de 50 "	16	325	6 Moins de 50 "	4	150	
	Total.....	126	5,425	Total.....	257	24,585	Total.....	22	349	Total.....	377	37,001	

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

R. DEVLIN,
Comptable de la statistique des canaux.

REVENU DES
TARIF REVISÉ DES

CANAUX.
DROITS DE PÉAGES.

Sec 1.

N° 22.—DROITS DE PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES

CANAUX DU DOMINION EN 1894.

CANAUX WELLAND, DU SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT

(A. du C., 18 avril 1873.)

(A. du C., 25 juillet 1888.)

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa, et écluse Sainte-Anne, montée et descente.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>									
Vapeurs..... par tonneau	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{3}{4}$
Voiliers et autres.....	0 02 $\frac{1}{4}$	0 02 $\frac{1}{4}$	0 03 $\frac{1}{4}$	0 01 $\frac{1}{4}$	0 01 $\frac{1}{4}$	0 02 $\frac{1}{4}$	0 01	0 02 $\frac{1}{4}$	0 0 $\frac{3}{4}$
<i>Classe n° 2.</i>									
Passagers, 21 ans et plus.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 1 $\frac{1}{2}$
do moins de 21 ans.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{4}$	0 04 $\frac{1}{4}$	0 0 $\frac{5}{8}$
<i>Classe n° 3.</i>									
Briques, ciment et chaux.....	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	0 1 $\frac{3}{8}$
Argile, chaux et sable.....									
Soufre.....									
Maïs.....									
Farine.....									
Fer pour voie ferrée.....									
Fer en gueuses.....									
Autre fer, y compris acier (A. du C., ler fév. 1888).....									
Plâtre, gypse.....									
Sel.....									
Viandes salées ou poisson, en barils ou autrement.....									
Produits agricoles, légumes, non spécifiés..									
Produits agricoles, animaux, non spécifiés.....									
Pierre de taille, brute.....									
Blé.....									
<i>Classe n° 4.</i>									
Autres articles, non spécifiés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2 $\frac{1}{2}$

1ÈRE SECTION.	2È SECTION.	3È SECTION.	4È SECTION.	PARGOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$
0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 01	0 00 $\frac{1}{4}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 02	0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	0 01	0 01	0 01		0 0
0 03	0 03	0 03	03	0 12	03

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Du Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa, et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.									
<i>Classe n° 5.</i>									
Ecorce.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19½	0 01½
Barils vides, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00½
Courbes de navires, chaque.....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17½
Bois de chauffage, par corde, sur navires.....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02½
do do en radeaux.....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30½	0 03½
Cercles.....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, sur navires.....	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13½	0 00½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, en radeaux.....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½	0 01½
Traverses de chemins de fer, sur navires, chaque.....	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01½	0 01½
Traverses de chemins de fer, en radeaux, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02½	0 00½
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, sur navires.....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11½	0 06½	0 20	0 01½
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, en radeaux.....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½	0 03½
Bois carré, par m. p. cubes, sur navires.....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12½
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de quarante pieds cubes.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux, par mille.....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08	0 00½
Poteaux et perches pour clôtures, par mille, sur navires.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
do do en radeaux.....	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Bois en grume, mesure étalon.....	0 05	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
Douves et fonds de barils, par mille.....	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
do de pipes do.....	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 73	0 50	1 75	0 12½
do de pipes des I. Occ., par m. de seloirs, sciés ou coupés, par mille.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07½
Traverses, par cent.....	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00½
Echalas à houblon, par mille.....	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
<i>Classe spéciale.</i>									
Gypse crû, (par A. du C., 28 oct. 1882).....	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest.	.....	.....	.....	.....
Houille.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17½	0 01½
Pierre brute, impropre à la taille, par corde.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½	0 07½
Cryolithe, minéral de fer ou minéral chim.....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace.....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 11	0 05

CANAUX DU CANADA—Suite.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	PARCOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 01.	En franchise. 0 04.	En franchise. 0 01.
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Canal Saint-Pierre.

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau du vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS
DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland, franc de port. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière peuvent passer sans péages le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 5. (a) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des chemins de fer et canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (b) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du cons. 27 juin 1890.

Canal du Saut Sainte-Marie.

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saint-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (a.) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté un péage total pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent ou par le canal Lachine, l'écluse de Sainte-Anne et les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau qui passeront dans le canal Welland; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ou à Kingston-Mills, et si tous les droits de péage ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux du Saint-Laurent ou ceux de la rivière Ottawa; pourvu toujours que :—Le trafic ayant le privilège des exemptions ci-dessus mentionnées fera le parcours en descendant jusqu'à Montréal ou remontera tout le long du parcours par les canaux du Saint-Laurent ou de l'Ottawa et de la rivière Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b.) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C. 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les droits de péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Arr. du C. révisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, le kryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

\$30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs et ces chalans ne nuisent en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

TARIF DES HAVRES.

Sec. 13. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de tarifs de havre; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux cents pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. 14. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes de canaux.

Canal Welland.

	Tarif.
1. Depuis Port-Maitland, Dunville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente.....	1/2
2. De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne.....	5/8
3. De Dunville à Port-Colborne	1/2
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1/2
5. De Maitland, Dunville, Colborne ou Port-Robinson, à Marshville et les points intermédiaires.....	3/8
6. De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	3/8
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	1/2
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.	1/2
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	1/2
10. De Dunnville à Maitland.	1/2
11. De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa.....	1/2
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	1/2
13. De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson.....	1/2
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	1/2
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine...	1/2
16. A travers la coupe Chippawa seulement.....	1/2
17. A travers l'écluse de Port-Robinson seulement.....	1/2

Canaux du Saint-Laurent.

Sec. 15. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Chambly.

	Tarif.
Sec. 16. Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer.....	1/3
Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer.....	2/3

Canaux de l'Ottawa.

Sec. 17. La navigation est divisée en trois sections, savoir, Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Rideau.

Sec. 18. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir, Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers; deux sections deux tiers. Arr. du conseil, 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir:—

De Perth à Smith-Falls, une section ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C. 27 septembre 1890.

Observations générales.

Sec. 19. (a.) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnées devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 82.

Sec. 20. ECHELLE DE CALCUL POUR ESTIMER LE POIDS DES COLIS QUI PASSENT PAR LES CANAUX.

	Tonnes.		Tonnes.
2,000 liv. avoir du poids.	1	Pierre, 12 pieds cubes valent.	1
Par mesure de planche, mille pieds.		Pierre, 1 corde vaut.	7½
Par mille, par mille pièces.		Whisky, 9 barils ou 215 gallons valent.	1
Fruits verts, 9 barils valent.	1	Barils vides, 10 valent.	1
Cendre, 3 barils valent.	1	Cercles de barils, 10 milles.	1
Ecorce, 4 cordes valent.	1	Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent.	1
Boeuf, 7 barils valent.	1	Courbes de navires, 4 valent.	1
Biscuits secs, 9 barils valent.	1	Bois de chauffage, 1 corde vaut.	3
Brique commune, 1,000 valent.	2	Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent.	1
Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent.	1	Bardeaux, 12 milles ou caisses valent.	1
Bestiaux, 3 valent.	1	Pieux et piquets de clôtures, 1 mille.	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent	1	Douves et fonds de pipes, 1 mille.	8
Brique réfractaire, 1,000 valent.	3	“ “ des I. O., un m. vaut.	4
Poisson, 7 barils valent.	1	“ “ fonds de barils, un mille vaut.	2½
Farine, 9 barils valent.	1	“ “ saloirs.	0½
Gypse et manganèse, 6 barils valent.	1	Billots, long. type, un billot valent.	0½
Chevaux, 2 valent.	1	Bois carré, 50 pieds cubes valent.	1
Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent.	1	Poteaux de télég., 10, ou 40 pds cubes val.	1
Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent.	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes valent.	1
Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent	1	Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds, c. val.	1
Noix, 9 barils valent.	1	Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pds cubes valent.	1
Huîtres, 6 barils valent.	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent.	1
Lard, 7 barils valent.	1	Pièces d'estacade, 50 pieds linéaires valent.	1
Sel, 7 barils valent.	1		
Grains, 9 barils valent.	1		
Moutons, 20 valent.	1		

NOTE.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après les poids quintal de 100 livres du pays.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit:—Blé, 60 livres; blé d'Inde, 56 livres; seigle, 56 livres; pois, 60 livres; orge, 48 livres; avoine, 34 livres; fèves, 60 livres; graine de trèfle, 60 livres; d'herbe, 48 livres; sarrasin, 48 livres; graine de lin, 50 livres; graine de gazon, 14 livres; de chanvre, 44 livres; malt, 36 livres; fèves blanches, 40 livres; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres; houille bitumineuse, 70 livres.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIFS AUX HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

SEC. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine:—

	Centins.
Blé et autres grains, par semaine, par boisseau.....	1
Maïs do par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril.....	5
Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril ..	5
Liqueurs { do par pipe, 15 centins, par petite futaille.....	12
{ do par futaille 10 do par quart de fut.....	7
Fer en barre do par ton.....	24
Fer en gueuse do do.....	12
Sel, excepté aux hangars St-Gabriel, par semaine, par 100 minots.....	36
Sel, aux hangars St-Gabriel, Montréal, après 48 heures. do par sac.....	$\frac{1}{2}$
Colis, caisses, boîtes do par tonne de poids et de mesure.....	24
Houille, par chaudron.....	12

SEC. 22. (a.) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(b.) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(c.) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas où il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

(d.) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(e.) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(f.) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con. 31 août 1846, 28 octobre 1846. Arr. du C. rev. 26 octobre 1889, sec. 90 et 91.

Farine.

SEC. 23 (a.) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(b.) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivront les quarante-huit heures d'exemption.

(c.) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(d.) Toute partie d'une journée sera considérée comme une journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

SEC. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU
CANAL LACHINE.

SEC. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(a.) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec 94.

(b.) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendue applicable aux levées et terrains de la côte Saint-Paul, et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1862. Arr. du C. rev., 1889, sec. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

SEC. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péage sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le havre, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigées le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme partie intégrante du havre de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du havre. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889. sec. 95.

PHOSPHATES.

SEC. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates et qu'ils sont obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du havre de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois prévu que dans le cas de leur retour au havre pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur seconde sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 96.

QUAIIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

SEC. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de payage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tous les articles et colis non autrement spécifiés.....	Par tonne. 25 c.
Foin, paille, fer ou gueuse et perlasse.....	20 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux.....	15 c.
Ballast, argile, brique réfractaire, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....	10 c.
Tarif spécial—briques, 10 c. par mille ; bois de chauffage, 5 c. par corde ; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.	
Lingots.....	Franc de port.
Poussière de charbon.....	3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que cinq centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les jetées du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir: 3 $\frac{3}{4}$ centins par mille pieds mesure de planche. Arr. du C., 26 janvier 188². Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C. 18 mai 1892.

Sec. 19.—Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.

Cendre, perlasse.....	3 barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre.....	9 “ “
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7 “ “
Chevaux.....	2 à la tonne.
Bestiaux.....	3 “
Moutons.....	15 “
Pourceaux.....	10 “

Arr. du C., 1^{er} avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, section 102.

DROITS DE PÉAGE SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y compris le droit de bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	25	20	35
Bois, rond ou équarri, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	20	15	30
Madriers et planches, y inclus tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche.....	3	2	3
Billots de douze pieds de long, si plus long, d'après la longueur du billot.....	1	$\frac{1}{2}$	2
Flottes, par cent.....	10	5	10
Traverses, par cent.....	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille.....	10	5	10
Douves, à barils, par mille.....	8	4	8
Douves, à pipes, par mille.....	8	4	8
Douves des Indes Occidentales, par mille.....	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses n ^{os} 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine.....	3	.....	.....

Remarque.

Sec. **31.** (a.) On ne tiendra pas compte des fractions de saison de l'hivernage.
 (b.) Le bois de chauffage sera cordé le long de la berge en laissant le bateau de la manière et aux endroits déterminés par l'ingénieur surintendant.
 (c.) Les taux de péage relatifs au bois marchand deviendront en vigueur aussitôt que l'on aura terminé les estacades dans le canal Lachine. Arr. du C., 8 juin 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, secs. 103 et 104.

TARIFS POUR LES NAVIRES EN QUARTIERS D'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

Sec. **32.** Les navires ayant à passer l'hiver dans le canal Lachine auront à acquitter les droits suivants, savoir : Pour chaque bateau, barge, chalan, ou autre embarcation jaugeant dix tonneaux ou moins, 70 centins par embarcation, pour l'hiver entier, et pour chaque dix tonneaux en sus des premiers dix tonneaux, huit centins additionnels. Arr. du C., 22 août 1879. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 97.

TARIF D'HIVERNAGE DANS LE CANAL RIDEAU.

Sec. **33.** Le tarif pour l'hivernage des vaisseaux dans le bassin du canal à Ottawa ou autres points situés le long de la ligne du canal Rideau sera comme suit :

Dans le bassin du canal, Ottawa, vapeurs, par saison.....	\$ 8 00
“ “ barges “	4 00
En dedans des écluses “ vapeurs “	50 00
“ à d'autres endroits “ “	15 00

Si le ministre des chemins de fer et canaux le juge à propos, il a le pouvoir de garantir la propriété du gouvernement contre les dommages qui pourraient être causés par des incendies par le moyen de cautionnements à consentir par les propriétaires de vaisseaux en hivernement. Arr. du C., 19 mars 1887. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 105.

TARIF D'HIVERNAGE DES VAISSEAUX DANS LES CANAUX ET LES ÉCLUSES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Sec. **34.** Les péages à solder pour les vaisseaux qui hivernent sur les canaux et les écluses de la rivière Ottawa, sont réglés comme suit :

Dans le canal de Carillon, vapeurs, par saison.....	\$ 8 00
“ “ barges, “	4 00
Canal de Grenville, vapeurs, par saison	8 00
“ barges, “	4 00
En dedans des écluses des canaux de Sainte-Anne, Carillon, et Grenville, vapeurs, par saison.....	25 00
En dedans des écluses du canal de la Culbute, par saison....	15 00

L'on prendra telles sécurités contre le feu au moyen de cautionnements que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos. Arr. du C., 14 octobre 1892.

Sec. **35.** On ne prélèvera aucun droit sur les vaisseaux qui prennent leurs quartiers d'hiver en dehors des écluses d'aucun des canaux du gouvernement. Arr. du C., 12 décembre 1889.

TARIFS POUR LA RÉPARATION DES VAISSEAUX SUR LES BERGES DES CANAUX.

Sec. **36** (a.) Les personnes se servant des berges du canal Lachine comme emplacement pour faire des réparations à leurs vaisseaux seront su jettes à une charge de quatre dollars, payable d'avance, pour chaque vaisseau ; la période que comprend chaque paiement est de six mois, et la permission pour entreprendre les opérations devra être obtenue de l'officier contrôleur, en conformité des règlements des canaux en vigueur.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

(b) A défaut d'enlever les vaisseaux occupant ainsi les berges à l'expiration de la période mentionnée, si l'on n'a pas obtenu de nouvelle permission, tels vaisseaux seront vendus en vertu de la 16^e section des règlements des canaux. Arr. du C., 5 mars 1880. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 106.

Sec. 37. Règlements concernant la réparation des vaisseaux sur les berges des canaux Lachine, Beauharnois et Chambly:—

(a) On n'exécutera de réparations qu'aux endroits indiqués et approuvés par l'ingénieur surintendant.

(b) A part et en sus des autres charges on imposera, sur chaque vaisseau halé ou placé sur la berge pour réparations, un tarif de un dollar, comportant le privilège de demeurer un mois à tel endroit et un tarif additionnel d'un dollar sera prélevé pour chaque mois ou partie de mois additionnel pendant lequel le vaisseau y demeurera.

(c) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ainsi comprise étant du 1^{er} novembre au 1^{er} juin inclusivement.

(d) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(e) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(f) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(g) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se revivra de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

Canal de la Vallée de la Trent.

Sec. 38. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

Pour les vaisseaux	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
De plus de 15 tonneaux.....	\$30.00	\$4.00	\$12.00
De 15 tonneaux ou moins	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

Canal Rideau.

Sec. 39. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa:—

(1) Vapeurs entrant dans la cale sèche	\$8 00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(2) Barges, entrée dans la cale sèche.....	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(3) Yachts à vapeur ou chaloupes	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(4) Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant.....	50.00
Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation.....	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans le bassin de radoub après une période de six jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître du havre au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin du bassin de radoub pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous les débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893).

Sec. 40. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890).

Sec. 41. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890).

TAUX SPÉCIAUX POUR LA SAISON 1894.

Sec. 42. Pour la saison de 1894 les taux de péage suivants ont été déterminés pour le trafic des comestibles suivants : Blé, maïs, pois, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour la descente du canal Welland, 10 centins par tonne; et pour la descente à travers les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins par tonne; ces péages de 10 centins par tonne pour le passage dans le canal Welland donnent droit à ce que ces produits aient passage libre à travers les canaux du Saint-Laurent. Arr. du C., 16 avril 1894.

Sec. 43. Qu'à l'exception du cas de vapeurs spécialement engagés pour le transport d'excursionnistes descendant et remontant le même jour pendant la saison de navigation de 1894, on n'exigera que la moitié des péages ordinaires pour le passage dans les canaux du gouvernement. Arr. du C., 28 mai 1894.

ANNEXE N° 16.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1895,

Compilée par Thomas Ridout, I.C., de rapports fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835.....	0	1866.....	2,278
1836.....	16	1867.....	2,278
1837.....	16	1868.....	2,278
1838.....	16	1869.....	2,524
1839.....	16	1870.....	2,617
1840.....	16	1871.....	2,695
1841.....	16	1872.....	2,899
1842.....	16	1873.....	3,613
1843.....	16	1874.....	3,832
1844.....	16	1875.....	4,331
1845.....	16	1876.....	4,804
1846.....	16	1877.....	5,218
1847.....	54	1878.....	5,782
1848.....	54	1879.....	6,126
1849.....	54	1880.....	6,858
1850.....	66	1881.....	7,194
1851.....	159	1882.....	7,331
1852.....	205	1883.....	8,697
1853.....	506	1884.....	9,577
1854.....	764	1885.....	10,273
1855.....	877	1886.....	10,773
1856.....	1,414	1887.....	11,793
1857.....	1,444	1888.....	12,184
1858.....	1,863	1889.....	12,585
1859.....	1,994	1890.....	13,151
1860.....	2,065	1891.....	13,838
1861.....	2,146	1892.....	14,564
1862.....	2,189	1893.....	15,005
1863.....	2,189	1894.....	15,627
1864.....	2,189	1895.....	15,977
1865.....	2,240		

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	16,091
Longueur des voies de garage, en milles.....	2,054
Milles de lisses de fer, lignes-mères.....	346
“ d’acier “.....	15,745
“ “ (double voie).....	533
Capital versé (y compris les quatre item suivants).....	\$894,640,559
Primes payées par le gouvernement.....	158,621,646
Prêts faits “.....	21,569,149
Actions souscrites “.....	300,000
Subventions municipales.....	14,180,686
Milles de chemins de fer en exploitation.....	15,977
Recettes brutes.....	\$46,785,487
Frais d’exploitation.....	32,749,669
Recettes nettes.....	14,035,818
Voyageurs transportés.....	13,987,580
Tonnes de marchandises transportées.....	21,524,421
Milles parcourus par les trains.....	40,661,890
Voyageurs tués.....	9
Nombre d’élévateurs à grains.....	53
Passages à niveau, gardés.....	151
“ non gardés.....	10,430
Ponts au-dessus de la voie.....	398
Passages à niveau d’autres chemins de fer.....	218
Raccordements avec “.....	316
“ des embranchements.....	232
Locomotives, en propriété.....	1,948
“ louées.....	75
Wagons-lits et wagons-salons, en propriété.....	156
“ “ loués.....	60
Voitures de 1re classe, en propriété.....	1,011
“ “ louées.....	65
“ 2e classe et d’immigrants, en propriété.....	694
“ “ loués.....	8
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, en propriété.....	1,129
“ “ “ loués.....	25
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.....	33,577
“ “ “ loués.....	2,783
Wagons plates-formes, en propriété.....	15,441
“ “ loués.....	317
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété.....	4,841
“ “ loués.....	4

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Capital nominal acquitté au 30 juin 1895.

	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	
Capital-actions ordinaires.....	16,091	255,769,556 48	15,895 19	
do privilégiées.....	16,091	105,680,033 71	6,567 64	
Dette garantie par obligations.....	16,091	330,785,545 96	20,557 18	
Aide du gouvernement fédéral.....	16,091	150,763,282 71	9,369 41	
do de l'Ontario.....	6,377	6,747,238 24	1,058 06	
do de Québec.....	3,156	14,426,304 09	4,571 07	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,404	4,453,800 00	3,172 22	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	889	1,437,108 53	1,616 54	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211	.....	.....
do du Manitoba.....	1,472	2,625,561 77	1,783 67	
do de la Col.-Britannique.....	810	37,500 00	46 29	
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,772	.....	.....
Aide des municipalités de l'Ontario.....	6,377	10,489,183 37	1,644 84	
do de Québec.....	3,156	2,544,218 62	806 15	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,404	336,500 00	239 67	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	889	177,685 00	199 87	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211	.....	.....
do du Manitoba.....	1,472	595,600 00	404 62	
do de la Col.-Britannique.....	810	37,500 00	46 29	
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,772	.....	.....
Capital provenant d'autres sources.....	16,091	7,733,940 67	480 63	
Total.....	16,091	894,640,559 15	55,598 82	

Égal à une moy. de \$81.28 enne de \$1,847.46 par mille sur tout le parcours.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, primes, etc., promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1895 :—

Gouvernement fédéral.....	\$ 153,996,777 68
do de l'Ontario.....	7,265,538 24
do de Québec.....	16,463,115 27
do du Nouveau-Brunswick.....	4,656,300 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,036,916 53
do du Manitoba.....	2,626,611 77
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités de l'Ontario.....	10,783,642 78
do de Québec.....	4,309,074 00
do du Nouveau-Brunswick.....	356,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	269,685 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Total.....	\$ 203,434,761 27

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives.....	1	17	7	25
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement.....	7	1	12	20
En préparant les trains.....		3		3
En attelant les wagons.....		9		9
Collisions et déraillements.....	1	5		6
Frappés contre des ponts.....			1	1
En marchant ou étant sur la voie.....		6	85	91
Explosions.....				
Autres causes.....		10	22	32
Total.....	9	51	127	187

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction, jusqu'au 30 juin 1895.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendues.	Montant réalisé.
				\$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Fédéral.....	320,000	} 834,048	1,101,733
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	do.....	708,400		
Calgary et Edmonton.....	do.....	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique Canadien.....	do.....	26,772,800	3,824,887	11,867,285
do.....	do.....		† 6,793,014	10,189,521
do.....	do.....		‡ Emplacements de ville, produits nets.....	1,167,958
Grand Nord-Ouest-Central.....	do.....	2,880,000	} 584,412	953,911
Manitoba et Nord-Ouest.....	do.....	2,726,400		
Saskatchewan et Ouest.....	do.....	96,000	286,911	1,243,344
Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....	do.....	1,396,800		
Manitoba et Sud-Est.....	do.....	704,000		
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	do.....	2,220,800	1,126,230	*
Grand-Nord de Winnipeg.....	do.....	8,480,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	do.....	1,536,000		
Yarmouth et Annapolis.....	Nouvelle-Ecosse.....	150,000		
Colombie et Kootenay.....	Col.-Britannique.....	200,000	Town sites	61,567
Esquimalt et Nanaimo.....	do.....	1,900,000	258,295	796,275
Nelson et Fcrt-Sheppard.....	do.....	614,400		

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.

† Transféré de nouveau au gouvernement à \$1.50 l'acre.

‡ A part la subvention de 26,772,800 acres.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1895.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la frontière internationale. De Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, la largeur de la voie a été changée à 4'-8½" et affermée au Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.		64 62
Albert-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alina, N.-B.		16 00
Baie-des-Chaleurs	De Métapédia Station, sur C.C.P., à Caplin		80 00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté.	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.		4 00
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.		32 00
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont.		45 00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton.	190 97	
	do McLeod, district d'Alberta.	104 10	
			295 07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.		138 00
Comtés du Centre	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont.		21 00
Canada-Sud	Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu.	226 18	
	Emb. d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15 70	
	Emb. de St-Clair—De la jonct. de St-Clair à Courtright	62 63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland	17 50	
	Emb. Erié et Niagara—Du Vieux Fort-Erié à Niagara	30 60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5 50	
Affermé	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia.	7 00	
do	Leamington et St-Clair—De Comber à Leamington.	15 95	
			381 06
Canada-Est	Ci-devant Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick— De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial.	107 00	
	De Chatham-Junction à Chatham et Logieville via Nelson.	20 00	
	De Blackville à Indiantown	9 00	
			136 00
Canadien du Pacifique:			
En propriété	Ligne mère—De Callander à Vancouver.	2,560 90	
(Canada-Central)	do D'Ottawa à Callander	223 60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occid.)	do De Montréal à Ottawa	120 30	
(do Rive-Nord)	do De Québec à la jonction Saint-Martin	159 30	
	Emb.—De la jonction des Piles aux Grandes Piles.	26 90	
	do do de Berthier à Berthier	2 00	
	do do de Joliette à Saint-Félix	16 80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13 60	
	do do do à St-Eustache	6 00	
	do do de Saint-Lin à Saint-Lin	15 00	
	do De Buckingham au village de Buckingham.	4 20	
	do De Hull à Aylmer	7 50	
	do De Carleton à Brockville	45 00	
(Brockville et Ottawa)	do De Sudbury au Saut-Sainte-Marie	182 50	
	do De Sudbury aux Mines de cuivre.	5 00	
	do De Winnipeg-Junction à Emerson	64 50	
	do De Winnipeg-Junction à Manitou	100 10	
	do De Rosenfeldt à Gretna	13 70	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest	22 50	
	do De la jonction Air Line à Stonewall.	18 00	
	do De Kennay à Estevan	156 20	
	do De Glenboro' à Souris	45 70	
	do De Deloraine à Napinka	18 60	
	do De la jonction de Menteith à Reston.	31 30	
	do De North-Portal à Pasqua	160 30	
	do De la jonction de New-Westminster à New-Westminster	8 20	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i>	Emb.—Mission-Junction à Mission	10 10	
	do De Revelstoke vers le Lac-La-Flèche	10 00	
	do De Vancouver à Coal-Harbour	1 20	
	Total de milles possédés	4,049 50	
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)— De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué.	182 50	205 00
	De Renfrew à Eganville, Ont	22 50	
	Saint-Laurent et Ottawa— D'Ottawa à Prescott, Ont.	51 80	58 40
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6 60	
	Ontario et Québec— De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine	9 10	469 00
	De Montréal, rue Windsor, à Toronto	339 00	
	De London à Windsor	112 50	
	De Toronto-Junction à Strachan avenue	3 20	
	De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto	5 20	
	Credit-Valley— De Toronto-Junction à Saint-Thomas	116 10	175 10
	De Streetsville-Junct. à Melville-Junction	31 70	
	De Cataract à Elora	27 30	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock	26 60	
	Toronto, Grey et Bruce— De Toronto-Junction à Owen-Sound	116 90	191 30
	D'Orangeville-Junction à Teeswater	69 40	
	De Glenannan à Wingham	5 00	
	Guelph-Junction— De Guelph-Junc., ch. de f. de Credit-Valley à Guelph Montréal et Ouest— De Saint-Jérôme à Labelle	70 00	70 00
	Montréal et Lac-Maskinongé— De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon	12 90	
	Montréal et Ottawa— De Vaudreuil à Pointe-Fortune	23 60	
	Saint-Jean et Maine— De Carleton, N.-B., à Vanceboro'	91 80	
	Chemin de fer Nouveau-Brunswick (en Canada)— De Gibson à Woodstock	62 90	173 95
	De Newbury-Junction à Edmundston	105 50	
	De Aroostook-Junction à la frontière	5 00	
	De Fairville à rivière Saint-Jean	0 55	
	Pont Saint-Jean et prolongement du ch. de fer— De Saint-Jean au côté ouest de la rivière Saint-Jean Ch. de fer N.-Brunswick et Canada (en Canada)— De McAdam-Junction à St-Stephen	33 90	117 20
	De Watt do St-André	27 50	
	De McAdam do Woodstock	50 80	
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5 00	
	Chemin de fer de Frédéricion— De Frédéricion-Junction à Frédéricion	22 10	
	Vallée de la Tobique— De Perth à Plaster-Rock, N.-B.	28 00	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i> Lignes affermées.....	Colonisation du Sud-ouest du Manitoba—			
	De Manitoba à Deloraine	101'00		
	De Winnipeg à Glenboro.....	104'20		
	De Elm-Creek à Barnsley	12'60		
		217'80		
	De Colombie et Kootenay—Robson à Nelson—			
	Du lac Kootenay à la rivière Colombie.....	27'70		
	Shuswap et Okanagan—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan	51'00		
	Nakusp et Slocan—			
De Nakusp sur le lac Lafèche aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B.....	36'90			
Chemin de fer Alberta—				
De Dunmore à Lethbridge, T. N.-O.....	109'50			
	Total des milles affermés.....		2,124'60	
	do possédés.....		4,049'50	
	do réseau du Pac. Can.....		6,174'10	
Chemins de fer de l'Etat.....	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis.....	675'00		
	Moncton à Saint-Jean	89'00		
	Truro à Trenton	44'00		
	New-Glasgow à Mulgrave	82'00		
	Stellarton à Pictou.....	14'00		
	Trenton à Pictou-Landing.. ..	7'00		
	Pte-Tupper à Sydney	91'00		
	Embr. à Sydney-Nord.....	5'00		
	do Pte-du-Chêne à Painsec.....	11'00		
	do Dalhousie	7'00		
	do Saint-Charles.....	25'00		
	do Dartmouth.....	4'00		
	do Indiantown.....	14'00		
	do Jonction d'Oxford à la PteBrown	67'00		
	do Pugwash	5'00		
		1,140'00		
		Ile du Prince-Edouard—		
	Ligne-mère—Alberton à Georgetown.....	147'00		
	Embranch.—Mount-Stewart à Souris.....	38'40		
do Alberton à Tignish	13'10			
do Emerald au Cap-Transpose.....	12'10			
	210'60		1,350'60	
Caraquette.....	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B.....		68'00	
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Cie de navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs).....		13'00	
Ontario-Central.....	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec dans le township de Rawdon.....		104'00	
Ch. de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton-Station, sur le ch. de fer Intercolonial, à Chipman.....	45'00		
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham).....	30'00		
		75'00		

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-dev. Spring-Hill et Parrsboro').....	De Spring-Hill-Jonction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial..	14·00	46·00
Comté de Drummond.....	De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là au parc de l'Original jusqu'à la Chaudière.....	72·97	
	De Saint-Léonard à Nicolet et au quai de Ball, sur le Saint-Laurent.....	17·06	
	De Mitchell à Burrill's-Mill.....	50	90·53
Elgin et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petittocodiac, ch. de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		27·00
Erié et Huron.....	Du Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-Sud et Grand-Occidental, et Lac-Erié et Rivière-Détroit.....		76·75
Esquimalt et Nanaimo.....	De Victoria à Wellington, île de Vancouver.....		78·00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie.....	Sur la rivière Saint-Jean, reliant le ch. de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est à Sainte-Marie.....		1·33
Grand-Tronc (en propriété)— Ligne-mère.....	De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière Vermont.....	719·33	
	Des Chutes-Niagara à Windsor.....	229·32	948·65
Embranchements.....	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.-O	4·75	
	Montréal à Dorval.....	10·12	
	Prolongement de Sarnia—Pointe-Edouard à Sarnia..	3·13	
	De Montréal-Landing aux quais.....	0·83	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing.....	35·34	
	De Kingston—Ligne-mère à la cité de Kingston.....	2·25	
	De Waterloo et Berlin à Galt.....	14·85	
	De Sainte-Marie à London.....	22·00	
	De Saint-Lambert à la ligne frontière, N.-Y., et de Saint-Isidore à la ligne provinciale.....	65·50	
	De Blackwell au tunnel Saint-Clair.....	5·00	
	De Port-Dover à Warton, Durham et Port-Rowan...	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield.....	81·14	
	De Jacques-Cartier à la jonction du Pacifique Can.	6·54	
	De Waterloo à Elmira.....	10·17	
	De Belleville à Midland.....	163·96	
	De Lindsay à la jonction de Scarboro'.....	60·35	
	do à Haliburton.....	54·20	
	De Whitby à Manilla.....	33·73	
	De Lakefield-Junction à Lakefield.....	11·66	
	De North-Hastings-Junction à Eldorado.....	22·21	
	De Blackwater à Coboconk.....	36·35	
	De Port-Hope à Omemee.....	32·05	
	De Millbrook à Peterboro'.....	12·35	
	De Stouffville au lac Simcoe.....	26·46	
	De Peterboro' au lac Chemong.....	8·22	
	Embranchement de Coldwater.....	1·50	
	Raccordement de Merritton.....	0·17	
	do de Stony-Creek.....	2·08	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— Embranchements— <i>Fin.</i>	Lignes auxiliaires (N. et N.-O.).....	0 48	
	De Hamilton à Toronto.....	36 64	
	Ligne auxiliaire—Junction-Cut—Embranchement.....	0 36	
	Raccordement, Burlington, Est.....	0 13	
	“ “ Ouest.....	0 21	
	D'Harrisburg à Guelph.....	27 18	
	Raccordement “ (W. G. et B.).....	0 11	
	D'Harrisburg à Brantford.....	7 76	
	Raccordement de l'emb. de Brantford avec le G.-T.....	0 13	
	De Komoka à Sarnia.....	50 85	
	De Wyoming à Petrolia.....	4 71	
	De Fort-Erie à Glencoe.....	145 55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est.....	0 26	
	“ “ Ouest.....	0 50	
	“ Canfield-Junction.....	0 19	
	“ Simcoe (G. B. et L. E.).....	0 24	
	York-Est, Saint-Thomas.....	0 32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction.....	8 33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie.....	25 14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction.....	21 04	
	De Guelph à Southampton.....	101 26	
	De Palmerston à Kincairdine.....	66 67	
	“ raccordement.....	0 20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction.....	68 88	
	Raccordement, jonction de Clinton.....	0 13	
	Ligne auxiliaire de Brantford.....	34 78	
	Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton.....	4 37	
	do Don à la jonction de Fairbank.....	8 33	
	De Toronto à Gravenhurst.....	111 60	
	D'Allandale à Collingwood.....	31 76	
	D'Hamilton à Allandale.....	93 82	
	do à Port-Dover.....	40 25	
	De Collingwood à Meaford.....	20 50	
	D'Elmvale à Hillsdale.....	8 28	
	De Beeton-Junction à Collingwood.....	39 83	
Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C.C.P.....	111 37		
De Colwell à Penetanguishene.....	33 34		
De Park-Head à Owen-Sound.....	12 42		
De Cobourg à Harwood.....	15 00		
	2,049 58		
	Total possédé.....	2,998 23	
	Affermé et en partie possédé—		
	Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erie à Goderich.....		162 00
	Affermé ou loué—		
	Embranchement des quais, Montréal.....		1 75
	Total de milles en exploitation.....		3,161 98
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan.....		2 23
	(Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pieds; de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19'10 pieds)		
Grand-Oriental.....	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. St-François.....	6 00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire.....	7 00	
			13 00
Grand-Nord.....	De Saint-Jérôme à Moncalm.....		28 00
Grand-Nord-Ouest-Central.....	Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chester vers l'ouest jusqu'à Hamiota.....		50 93

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Hereford.....	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et au Québec-Central à Dudswell	48 43	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Dom.)	4 57	
			53 00
Irondale, Bancroft et Ottawa....	Construit depuis le point de raccordem. avec le Grand-Tronc, près de Kimmount-Station, jusq. Wilberforce.		30 00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada....	Maccan-Station, Intercol., aux mines Joggins		12 00
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial.	27 00	
Saint-Louis et Richibouctou.....	De Richibouctou à Saint-Louis.....	7 00	
			34 00
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103 10	
	Emb. de Glendon—De Bedford aux mines de Zanesville	4 00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville....	1 00	
	Embranch.—Aux moulins de Doran (charbonnages,) aux moulins de McLaren, aux mines de Bethune, aux moul. de Lavant, de Clyde-Forks et de Francis. (Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sarbot et à Renfrew.)	4 75	
			112 85
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec :— Napanee à Tamworth	28 50	
	Yarker à Harrowsmith	7 00	
	Tamworth à Tweed.....	20 95	
	Harrowsmith à Sydenham.....	4 37	
			60 82
Lotbinière et Mégantic.....	Station de Lyster, Grand-Tronc, vers Ste-Philomène.		23 34
L'Assomption.....	Station de L'Épiphanie, C.C.P., à L'Assomption.....		3 00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Dé-troit.....	De Walkerville, Ont., à Ridgetown.....	84 05	
	Embranch.—Des moulins Foster aux moulins Decew.	4 00	
			88 05
Chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue.....	De Mattawa aux lacs Témiscamingue et Kippewa.....		45 84
London et Port-Stanley.....	London à Port-Stanley, sur le lac Erié.....		23 75
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay).....	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.....		39 50
Manitoba et Nord-Occidental....	Portage-la-Prairie à Yorkton	223 05	
	Emb. de la Riv.-aux-Coquilles—Binscarth à Russell..	11 43	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Rapid-City.....	15 47	
			249 97
Manitoba et Sud-Est.....	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois; 8 milles en voie de construction		
Colonisation de Montfort.....	Du point de raccord. avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort, vers l'ouest.....		21 00
Vallée de la Massawippi.....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer <i>Connecticut and Passumpsic Rivers</i> ; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville.....	32 60	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	2 00	
			34 00
Montréal et Vermont-Junction ..	Du point de raccordem. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., au raccordem. avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont; se relie aussi au Lac-Champlain et Junction St-Laurent à Stanbridge		23 60
Montréal, Portland et Boston....	Du point de raccordement avec le G. T. à St-Lambert à Farnham	32 00	
	De Marieville à Saint-Césaire.....	8 60	
			40 60

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est).....	Ligne-mère—Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale.....	33 80	
	Division Nord—De la Jonction Sutton à Sorel.....	95 50	
	Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada.....	10 80	
	Affermée—Lac-Champlain et Jonction St-Laurent—Stanbridge à St-Guillaume.....	140 10	
	(Se relie au chem. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly).		201 50
Parc et Ile de Montréal (électric.) Nelson et Fort-Sheppard.....	Faubourgs de la ville de Montréal.....		22 03
	Du bras ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.....		55 00
Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow..... Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	De la Jonction Ferrona, Intercolonial, à Sunny Brae.....		12 50
	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tourmente.....		36 00
Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara.. Pacifique-Nord et Manitoba.....	De Queenston à Chippewa.....		13 68
	De Winnipeg à la frontière internationale.....	65 94	
	De Winnipeg à Portage-la-Prairie.....	52 64	
	De Morris à Brandon.....	145 82	
	Du point de raccordement avec le C.C.P., Winnipeg.....	1 24	265 64
Nosbousing et Nipissingue..... Central de la Nouvelle-Ecosse.....	Du lac Nosbousing au lac Nipissingue.....		5 50
	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.....		74 00
Montagne-d'Orford..... Ottawa et Gatineau.....	Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué.....		26 50
	De la jonction du ch. de fer Canadien du Pacifique à Hull, Qué., à Wright, rivière Pickanock.....		54 60
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound..... Vallée d'Ottawa.....	D'Ottawa à Whitney.....		144 00
	Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa.....		7 00
Colonisation de Parry-Sound..... Philipsburg.....	De Scotia, sur le chemin de fer Northern et Pacific-Jonction à Rankins.....		40 00
	De Standbridge-Station, des chem. de fer Canadien du Pacifique et Vermont-Central, à Philipsburg.....		6 75
Pontiac et Renfrew..... Jonction de Pontiac du Pacifique.	De Wyman-Station, sur la jonction de Pontiac du Pacifique, aux mines Bristol, comté de Pontiac, Qué.....		4 25
	De la jonction avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., à Waltham.....		70 60
Port-Arthur, Duluth et Western..... Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	De Port-Arthur à Gunflint-Lake, sur la fr. du Minnesota (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William.).....		85 50
	Du chem. de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest jusqu'au Lac-Long et Prince-Albert.....		253 96
Québec et Lac-Saint-Jean..... Québec-Central.....	De Québec à Roberval.....	191 00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi.....	51 00	242 00
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.....	137 50	
	Embr. de la Chaudière—De la J. de Beauce à St-Francis.....	15 00	
	Embr. Angus—D'Angus-Est aux moulins Angus.....	1 00	
	(Relié au Grand-Tronc, C.C.P., et au Boston et Maine, à Sherbrooke.)		153 50
	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente.....		30 00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Stanstead, Shefford et Chambly..	De sa jonct. avec le ch. de fer Montréal et Vermont-Junction, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo...		43 00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud).....	Saint-Jean à St-Stephen, N.-B.		82 50
Vallée de Steviacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Steviacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction).....		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara.....		12 35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean.....	De Saint-Jean à Fairville, traversant la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système can. du Pacifique.....		1 75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert).....	Salisbury à Albert, N.-B.	45 00	
	De Coverdale au moulin de Wright.	1 00	
	De Hillsborough à l'île Gray.....	1 00	
	D'Albert au moulin de Prescott.....	1 00	
	De Stony-Creek à la mine Manganèse ..	1 25	
Embranchement Harvey	D'Albert à Harvey-Bank, N.-B.		49 25
Saint-Laurent et Adirondack.....	De la jonction avec le Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière internationale.....		3 00
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel).....	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Armstrong, vis-à-vis Sorel.....		20 31
Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion).....	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg	39 15	44 67
	Embranchement des mines de houille.....	25 75	
Mille-Iles.....	De Gananoque à la s'at. de Gananoque, ch. de fer G.-T.		64 90
Témiscouata.....	De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick Embr. d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean...	81 00 32 00	4 33
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié	De la jonction de Waterford avec le Canada-Sud et Brantford-Ouest.....	17 00	113 00
	De Brantford-Ouest à la ville de Hamilton.....	25 66	
Comtés-Unis.....	De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel.....		42 66
Victoria et Sidney.....	Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver.....		61 00
Domaine Atlantique, compr. les ch. de fer Windsor et Annapolis et Yarmouth et Annapolis.....	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84 00	16 26
	D'Annapolis à Yarmouth.....	87 00	
	Embranchements—		
	De Wilmot à Forbrook	3 50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer Vallée de la Cornwallis).....	14 00	
	Embranch. Windsor de l'Intercolonial—Windsor à la jonct. de Windsor, I.C., 14 milles d'Halifax.....	32 00	
Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Winnipeg et Grand-Nord	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson... (Construct. de 40 milles, Winnipeg à St-Laurent, sur le lac Manitoba).		220 50
Montag. des Bois et Qu'Appelle..	Du chem. de fer Canadien du Pacifique, près de la stat. de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-est (17 milles en voie de construction.)		40 00

pour l'exercice clos le 30 juin 1895.

PROVINCE.	AIDE DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL.				AIDE DES MUNICIPALITÉS.				CAPITAL PROVENANT D'AUTRES SOURCES.		TOTAL DU CAPITAL.		DETTE FLOTTANTE.		Coût total du chemin de fer et du matériel roulant.	Numéro.	OBSERVATIONS.
	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou débiteures.	Payé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou débiteures.	Payé.	Souscrit.	Payé.	Souscrit.	Payé.	Montant.	Taux de l'intérêt.			
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	100.	\$ c.		
Nouveau-Brunswick.		52,500 00		48,500 00					550,000 00	550,000 00	5,480,091 79	5,480,091 79	233,887 59	0, 4 et 7	5,551,058 41	1	Subvention en terres du gouvernement fédéral.
Québec		711,122 02		699,192 08			325,000 00	325,000 00			8,475,488 02	7,464,158 08	Nil.		+6,132,333 37	2	*Payable en versements semi-annuels de \$35,550 chaque, pour 20 ans, du 1er juillet 1889. †Aussi \$468,571.75 compris dans le ch. de fer Canadien du Pacifique.
do		988,546 00		820,000 00		40,500 00					3,949,046 00	1,470,000 00	108,959 31		1,692,907 38	3	
Ontario						5,000 00		5,000 00			165,500 00	142,500 00	Nil.		118,313 87	4	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Québec		179,073 00		179,073 00							241,473 00	237,973 00	Nil.			5	do
Ontario		68,000 00		68,000 00							68,000 00	65,000 00	Nil.			6	*Entrepreneur payé en actions et débiteures au pair, et bonis.
do						116,000 00		116,000 00			2,558,000 00	2,471,200 00	28,472 02		*2,510,000 00	7	
Nouveau-Brunswick		96,000 00		95,000 00							758,400 00	756,600 00	2,400 00		291,998 59	8	
Ontario						966,000 00		966,000 00			7,237,639 20	7,237,639 20	Nil.		7,237,639 20	9	Capital-actions converti en actions du Grand-Tronc.
Ontario											6,458,940 00	6,458,940 00	Nil.		*3,717,882 00	10	*A part le matériel roulant—Subvention en terres du gouvernement fédéral.
Ontario		270,000 00		270,000 00							7,202,355 20	7,194,355 20	Nil.		7,004,968 00	11	
Québec		200,000 00		192,000 00												12	
Ontario		1,479,000 00		1,479,000 00		42,500 00		42,500 00			4,870,083 33	4,870,083 33	Nil.		*	13	*Compris dans le réseau du ch. de fer du Pacifique.
Nouveau-Brunswick		400,000 00		397,500 00	20,000 00				281,093 16	281,093 16	2,072,733 00	2,045,433 00	13,391 13	Nil.	2,045,433 50	14	
Ontario		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00			35,044,065 65	35,044,065 65	Nil.		28,586,790 21	15	
Ontario						33,000 00		33,000 00			126,000 00	126,000 00	Nil.		269,200 00	16	Subvention en terres du gouvernement fédéral.
Manitoba		237,377 50		274,877 50							269,200 00	269,200 00	Nil.		159,365,934 70	17	†Sur ce montant \$1,270,000 ont été garantis et sont maintenus au trésor de la Cie.
Colombie-Britannique		37,500 00				487,500 00		487,500 00			203,767,262 50	196,137,262 50	Nil.			18	‡Compr. le mont. émis p. acheter des garanties jusqu'au mont. de \$19,592,710.34. La distance de 3,413 milles achevée comprend 10 milles de l'embranchement de Revelstoke et Lac-La-Fleche, mais ces 10 milles ne se rapportent pas au trafic.
											55,007,939 40	55,007,939 40	Nil.		55,007,939 40	19	Embranchement de Windsor exploité par le chem. de fer Dominion-Atlantic—Embranchement de Dartmouth non en exploitation.
											3,750,565 38	3,750,565 38	Nil.		3,750,565 38	20	
Nouveau-Brunswick		180,000 00		180,000 00							31,014,163 78	31,014,163 78	Nil.		31,014,163 78	21	
Ontario						24,000 00		17,000 00			1,854,000 00	1,854,000 00	17,313 06		1,013,500 00	22	
do		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			100,000 00	100,000 00	Nil.		103,684 72	23	*Excepté le matériel roulant.
Nouveau-Brunswick		284,600 00		284,600 00					75,191 44	75,191 44	2,367,042 98	2,319,042 98	75,191 44		702,861 67	24	
Ontario	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			51,000 00	51,000 00	Nil.		123,821 00	25	En construction.
Ontario											158,240 00	158,240 00	Nil.			26	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Nouvelle-Ecosse		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,032,300 00	807,300 00	Nil.		+748,727 95	27	†Aussi \$15,230.26 compris dans le C.C.P. *A part le mat. roul.—Subv. en terres de la
Québec		173,650 00		173,650 00							1,616,000 00	1,616,000 00	Nil.		837,160 44	28	‡Capital-actions et coût du ch. de fer compris dans l'Ontario et Québec. [Col.-Brit. L'embranchement de Springhill à Oxford n'est pas en exploitation.
Nouveau-Brunswick		549,000 00		300,170 54		15,000 00		15,000 00	110,634 48	110,634 48	2,372,554 48	1,113,741 02	232,271 28	0 et 6	1,258,076 30	29	
Ontario		107,500 00		107,500 00		13,000 00		13,000 00			328,152 82	293,152 82	Nil.		586,994 19	30	Sous une nouvelle compagnie—Constituée sous le nom d'Elgin et Havelock.
Ontario		83,000 00		83,000 00		257,500 00		257,500 00			1,331,922 39	1,331,922 39	46,422 39		1,331,922 39	31	
Nouveau-Brunswick		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00	1,034,078 44	1,034,078 44	3,284,078 44	3,134,078 44	1,034,078 44	6	2,850,567 20	32	Subvention en terres de la Colombie-Britannique.
Ontario		336,000 00		336,000 00							910,000 00	729,280 00	Nil.		729,280 00	33	
do		224,660 00		224,660 00							580,000 00	400,000 00	19,060 98	6	419,586 75	34	*Pas de dette flottante sur le compte du capital. †Compr. les ch. de fer fusionnés.
Québec		156,000 00		82,699 25							289,013,213 52	289,013,213 52	* Nil.		+327,269,546 04	35	
do		438,250 00		98,000 00							217,500 00	217,500 00	Nil.			36	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Ontario					173,000 00		20,000 00	193,000 00			233,500 00	225,244 00	Nil.		*225,244 00	37	*A part le matériel roulant—fusionné avec le Grand-Tronc.
do		224,660 00		224,660 00							509,548 00	509,548 00	Nil.			38	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Québec		156,000 00		82,699 25							1,430,345 00	1,273,044 25	Nil.		276,500 00	39	
do		438,250 00		98,000 00							1,384,238 00	835,988 00	62,900 00	7	836,500 00	40	
Ontario											3,389,074 23	889,074 23	389,074 23		*	41	*En litige—Subvention en terres du gouvernement fédéral.
do											13,258,162 67	13,258,162 67	Nil.			42	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Nouveau-Brunswick		565,020 00		565,020 00		599,805 00		599,805 00			249,000 00	240,000 00	36,523 38	Nil.	*244,969 11	43	*A part le matériel roulant.
do		9,000 00		9,000 00							3,157,238 33	3,157,238 33	Nil.			44	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Nouveau-Brunswick		103,000 00		103,000 00							68,100 00	47,053 57	Nil.		30,410 97	45	*A part le matériel roulant.
Ontario		126,000 00		60,000 00							1,873,560 00	1,873,560 00	Nil.		1,831,060 00	46	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Nouvelle-Ecosse		35,200 00		35,200 00							333,500 00	209,500 00	846,500 00		*1,056,000 00	47	*Contrat pour construction payable en actions et en débiteures.
Nouveau-Brunswick		135,200 00		135,200 00							489,500 00	489,500 00	485 44		168,061 25	48	Fusionné avec le Grand-Tronc.
do		21,000 00		21,000 00							273,534 27	243,534 27	Nil.		246,000 00	49	*Partie du capital-actions général de la compagnie.
Ontario		90,000 00									100,400 00	63,400 00	Nil.		67,000 00	50	
do		456,493 00		456,493 00		162,500 00		162,500 00			1,290,400 00	1,125,208 67	Nil.		1,130,973 34	51	
Québec		3,675 00		3,675 00					18,320 00	18,320 00	6,070,313 00	5,994,613 00	162,738 00	0 à 7	4,065,856 00	52	
do		250,280 00		250,280 00							35,375 00	26,375 00	5,000 00	8	29,999 31	53	
Ontario											1,279,280 00	1,264,280 00	Nil.			54	Dans le réseau du Montréal et Atlantique.
Québec		308,255 01		308,255 01							1,587,189 18	1,358,520 18	50,000 00	6	1,412,344 80	55	
Ontario		178,630 00		178,630 00		311,500 00		311,500 00			685,955 01	606,713 96	Nil.		*	56	*Compris dans le ch. de fer du Pacifique.
do											490,130 00	490,130 00	Nil.			57	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Québec		87,500 00		77,770 79							441,500 00	441,500 00	Nil.		*720,311 00	58	*A part le matériel roulant.
do		168,000 00		168,000 00							683,500 00	201,370 79	Nil.		144,296 36	59	
Manitoba	649,934 27			649,934 27		215,600 00		215,600 00			1,130,600 00	1,105,600 00	220,000 00		615,000 00	60	Subvent. en terres du gouvernement fédéral.
Manitoba	900,000 00			900,000 00							10,527,134 27	10,527,134 27	1,446,315 78		3,710,915 56	61	*En construction.
Québec											250,400 00	37,434 80	11,608 03	0 et 8	*3,353,857 84	62	*Aussi \$46,638.76 comp. dans ch. de fer du Pacifique—Subv. en terres du gouv. féd.
do											4,216,000 00	4,216,000 00	Nil.		800,000 00	63	Fusionné avec le Grand-Tronc.
Ontario		168,350 00		168,350 00		144,870 85		144,870 85			7,762,627 51	7,762,627 51	Nil.		307,193 00	64	
do		73,500 00		73,500 00							367,030 00	154,881 00	157,273 00	7	4,834,343 64	65	
do		497,007 10		497,007 10							5,897,708 75	4,832,708 75	Nil.			66	do
do		150,000 00		150,000 00							777,127 34	777,127 34	Nil.			67	
do		87,750 00															

ÉTATS SOMMAIRES

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL
ROULANT, TRACTION, FRET TRANSPORTÉ, RECETTES
ET ACCIDENTS.

N^o 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64.62			64.62	4.50		30 et 35
2	Albert-Sud	16.00			16.00	.48		56
3	Baie-des-Chaleurs.	80.00			80.00	1.36		56
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	4.00			4.00			
	Kingston, Napanee et Ouest.	60.82			60.82	7.00		50 et 56
5	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.	45.00			45.00	1.80		56
6	Boucotoche et Moncton.	32.00			32.00	2.00		56
7	Calgary et Edmonton.	295.07			295.07	9.38		56
8	Canada-Atlantique.	138.00			138.00	43.00		56 et 72
	Comtés du Centre.	21.00			21.00	2.00		56
9	Canada-Est.	136.00	17.00		136.00	6.00		56½ et 60
10	Canada-Sud.	381.06			381.06	157.96		80, 65, 60
11	Ch. de fer du gouvernement canadien— Intercolonial (y compris l'embranchement de Dartmouth, 4 milles).	1140.00			1140.00	152.50		56, 57½, 67
12	Ile du Prince-Édouard.	210.60	109.60		101.00	15.71	38	50 et 52
13	Canadien du Pacifique.	\$449.50						
	Lignes affermées—							
	Atlantique et Nord-Ouest.	205.00						
	Colombia et Kootenay.	27.70						
	Credit-Valley.	175.10						
	Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest.	217.80						
	Toronto, Grey et Bruce.	191.30						
	Ontario et Québec.	469.00						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26.60						
	Saint-Laurent et Ottawa.	58.40						
	Frédéricton.	22.10						
	Nouveau-Brunswick.	173.95						
	Nouv.-Brunswick et Canada.	117.20						
	Pont de Saint-Jean et prolongement de ch. de fer.	1.75						
	Saint-Jean et Maine.	91.80						
	Chemin de fer d'Alberta (de Dunmore à Lethbridge).	109.50						
	Nakusp et Slocan.	36.90						
	Tobique-Valley.	28.00						
	Shuswap et Okanagan.	51.00						
	Montréal et Ottawa.	23.60						
	d'Montréal et de l'Ouest.	70.00						
	Montréal et Lac-Maskinongé.	12.90						
	Jonction de Guelph.	15.00						
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue.	45.84	1.36		45.84	8.00		56 et 60
15	Caraqueette.	68.00			68.00	3.25		50
16	Carillon et Grenville.	13.00		13.00		0.25	65	
17	Ligne de la Côte, N.-E.		25.00					
18	Central-Ontario.	104.00			104.00		42	56
19	Central du Nouveau-Brunswick.	75.00			75.00	2.50		52 et 56
20	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland (y compris l'embranchement de Springhill et d'Oxford, 14 milles).	46.00			46.00	10.50		56 et 67
21	Comte de Drummond.	90.53			90.53	5.00		56 et 60
22	Elgin et Havelock.	27.00			27.00	2.00		56

a 95.21 milles de double voie. b 1.5 milles de double voie. Embranchement de Dartmouth, 4 milles non en exploitation. c 13.20 milles de double voie. d 3.10 milles, de 66.90 à 70 milles de Montréal et Ouest, non en exploitation. e Embranchement de Springhill et d'Oxford, 14 milles, non en exploitation

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Nombre de traverses par mille	Attaches des lisses.	Nombre de passages à niveau.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.				
		Gardés.	Non gardés.										pieds.	pieds.	pieds.	pds.
2640	Eclisses		2				2		573		53.3	1				
2640	do		11				2		955		120.4	2				
2640	do		25	3	22		1		717		67.4	3				
3000	do et cornières		50				1	4	400		90.4	4				
2640	Joint Fisher pour ponts.		35				2		717		58.4	5				
2640	Eclisses		16				1	1	955		74.4	6				
2600	Cornières et éclisses		148				2		1146		53.4	7				
3000	do		6	86	3	22	6	4	1	2865	40.4	8				
2640	Eclisses		20				1	1	955		53.4	8				
2640	do et cornières		1	35			1	4	1	955	80.4	9				
2800	Joint jumelle, 4 et 6 chev. arrête-noix		8	382	16	19	17	16	6	913	75.4	10				
2640	Cornières		9	429	29	18½ à 35	6	24	20	694	65.4	11				
2640	Cornières et éclisses			956	2	17½				396	90.3	12				
2640 à 3168	Cornières et éclisses		10	33	3211	67	20¼ à 24	48	62	53	441	f237	4.8½	13		
2640	Cornières et éclisses			2	2	21' 5"			1	573	106.4	14				
2800	Eclisses			12					1	1000	60.4	15				
1760	Coussinets		1	8	1	17				1910	100.5	16				
2640	Eclisses			94			3	4		955	105.4	18				
2640	do			40				2		716	74.4	19				
2600	do			17				1	3		820	160.4	20			
2640	do et cornières			46				2	4	2	717	66.4	21			
2000	do			24				1	1		717	90.4	22			

f Temporaire. g Sur embranchements. h 10 milles de l'embranchement de Revelstoke non rapporté sous tarif.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée (lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles.	milles.	liv.	liv.	
23	Erié et Huron	76 75			4 80		54 et 56	
24	Esquimalt et Nanaimo	78 00			2 00		50 et 54	
25	Cie de chemin de fer et de ponts de Frédéricton et Sainte-Marie	1 33		1 33	12		56	
26	a Grand-Tronc	884 25						
	Grand-Occidental	561 80						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 78						
	Buffalo et Lac-Huron	162 00						
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172 75						
	Embranch. d'Owen-Sound	12 42						
	London, Huron et Bruce	69 01						
	Jonction de Waterloo	10 25						
	Norfolk-Sud	17 00						
	Wellington, Grey et Bruce	168 13						
	Nord	172 10						
	Simcoe-Nord	33 34						
	Hamilton et Nord-Ouest	173 90						
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37						
	Ligne de Ceinture, Toronto	12 70						
	Midland	166 73						
	Grande-Jonction	85 40						
	Toronto et Nipissingue	85 00						
	Jonction du Lac-Simcoe	26 50						
	Victoria	53 25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50						
	Cobourg, Blairton et Marmora	15 00						
	Union-Jacques-Cartier	6 50						
	Jonction de Montréal et Champlain	61 75						
	Jonction de Beauharnois	19 50						
27	b Grand-Occidental	13 00	15 00	13 00	1 00		56	
28	Grand-Nord	28 00	10 00	28 00	2 00		56	
29	Grand Nord-Ouest Central	50 93		50 93	1 99		56	
30	Hereford	53 00		53 00	5 51		56	
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	30 00	10 00	30 00	1 50		56	
32	Joggins (Cie de houille et ch. def. du Can.)	12 00		12 00	2 00		56	
33	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou	34 00	3 50	30 50	3 00	67	56	
34	Kingston et Pembroke	112 85	9 75	103 10	21 00	50 à 84	56	
35	L'Assomption	3 00		3 00	25		56	
36	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88 05						
	London et Port-Stanley	23 75		111 80	14 00		56 et 67	
37	Lotbinière et Mégantic	23 34	2 00	23 34	50		56	
38	Basses-Laurentides	39 50		39 50	2 50		56	
39	Manitoba et Nord-Ouest	234 50						
	Saskatchewan et Ouest	15 47		249 97	23 75		56	
40	Manitoba et Sud-Est		8 00					
41	Vallée de Massawippi	34 00		34 00	2 50		50 et 60	
42	Colonisation de Montfort	21 00		21 00	20		56	
43	Montréal et Atlantique, ci-devant le Sud-Est	140 10						
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61 40		36 00	23 80	35 et 56	50, 60 et 72	

a 404 58 milles de double voie.

b Pas en exploitation.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Suite.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	
		Gardés.	Non gardés.										
					pds.				pds.				
2610	Eclisses		111			5	6		661	52	4 8 1/2	23	
2992	Cornières		15	2	23				573	80	4 8 1/2	24	
2564	do		6				2	1433		50	4 8 1/2	25	
2640	Eclisses et cornières	11	83	2736	238	15 1/2 à 26 8/7	65	71 104	1100	53	4 8 1/2	26	
									c600	c105			
2640	Eclisses				6		1	2	2865	26	4 8 1/2	27	
2640	Eclisses et cornières				21				2292	53	4 8 1/2	28	
2640	Eclisses	5			24		2	3	955	60	4 8 1/2	29	
2800	do				28		2	1	955	66	4 8 1/2	30	
2640	do				10		1	1	1000	60	4 8 1/2	31	
3000	do				7		1	1	955	79	4 8 1/2	32	
2432	do				10		1	1	1000	60	4 8 1/2	33	
2640	Eclisses et cornières				56	3 16 et 21 1/2	6	6 13	955	79	4 8 1/2	34	
2500	Eclisses				1				955	20	4 8 1/2	35	
2700	Eclisses et cornières	2	125	6	19 1/2		7	8	{ 1433 }	53	4 8 1/2	36	
2600	Eclisses				1				716	819	52	4 8 1/2	37
2640	do				25			2	1	917	105	4 8 1/2	38
2700	Eclisses et cornières	26		180				2	2	955	105	4 8 1/2	39
2800	Eclisses		1	20	1	19	1	2	1	478	76	4 8 1/2	41
2620	do			14	1	20		1		573	168	3 00	42
2640	Eclisses et cornières			205	2	19' 6"	8	7	3	522	83	4 8 1/2	43

c Sur embranchements.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
44	a Parc de Montréal et de l'île (Electrique)	22 03			22 03	98		56
45	Jonction de Montréal et Vermont	23 60			23 60	2 00		60 & 72
46	Montréal, Portland et Boston	40 60			40 60	1 40		56
47	Nelson et Fort-Sheppard	55 00	5 00		55 00	1 70		56
48	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36 00			36 00	1 50		56
49	Cie de ch. de fer, de houille et de fer de New-Glasgow	12 50			12 50	3 00		56
50	b Parc des chutes et de la rivière Niagara (chemin de fer électrique)	13 68			13 68	89		56
51	Pacifique-Nord et Manitoba	265 64			265 64	29 85		56
52	Nosbonsing et Nipissingue	5 50			5 50	1 25		56
53	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00			74 00	2 75		56
54	Sud de Nouvelle-Ecosse		10 00					
55	Montagne-d'Orford	26 50			26 50	1 00		56
56	Ottawa, Annprior et Parry-Sound	144 00	15 00		144 00	11 00		72
57	Ottawa et Gatineau	54 60	6 20		54 60	2 00		56
58	Vallée d'Ottawa	7 00			7 00	20		56
59	Colonisation de Parry-Sound	40 00	8 60		40 00	5 00		56 & 72
60	Cie de carrière et de c. de fer Phillipsburg	6 75			6 75			56
61	a Pontiac et Renfrew	4 25			4 25	75		56
62	Jonction de Pontiac du Pacifique	70 60			70 60	3 50		56
63	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85 50			85 50	4 00		56
64	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253 96			253 96	6 86		56
65	Québec-Central	153 50	59 36	1 00	152 50	9 75		56 & 70
66	Québec et Lac-Saint-Jean	242 00			242 00	14 00		56 & 60
67	Québec, Montmorency et Charlevoix	30 00			30 00	2 00		56
68	Salisbury et Harvey	49 25		45 00	4 25	1 00	60	56
69	Embranchement Harvey	3 00			3 00	25		56
70	Ligne courte	82 50			82 50	2 50		50
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		29 00	14 00	2 00		60
72	Ste-Catherine et Niagara-Central	12 35			12 35	1 00		56
73	a Tunnel St-Clair, et cour et approches	2 23			2 23	11 00		100
74	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup		6 00					
75	Saint-Laurent et Adirondack	20 31			20 31	90		72
76	Vallée de Steviacke et Lansdowne		10 00					80
77	Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Canada)	64 90		10 13	54 77	27 00	50	56 & 80
78	Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel)	44 67			44 67			56
79	Tamisonata	113 00			113 00	5 00		56
80	Mille-Iles	4 33			4 33			56
81	Toronto, Hamilton et Buffalo (ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié)	42 66			42 66	75		56 & 70
82	Comtés-Unis	61 00			61 00	3 50		56
83	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26			16 26	1 20		50
84	Dominion-Atlantique, comprenant Windsor et Annapolis..... 87 50 Vallée de la Cornwallis..... 14 00 Yarmouth et Annapolis..... 87 00 Embranchem. de Windsor, Intercolonial..... 32 00	220 50		16 50	204 00	10 50	67	56 à 60
85	c Grand-Nord de Winnipeg (ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson)	40 00			40 00	2 00		56
86	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle		17 00					
		16090 76	224 02	346 06	15744 70	2054 39		

a 7 60 milles de voie double. b 11 43 milles de double voie. c Non en exploitation. d Long. du tunnel, 6,000 pds; diam. int., 19 pds 10 pes. e Non en exploitation. f 25 66 milles, Brantford à Hamilton non requis pour trafic.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre de passages à niv.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numero.
		Gardés.	Non gardés.									
		Pieds.	Pieds.										Pds
2600	Cornières et éclisses	1	13				1	2	40	290 4 8 1/2	44	
3000	Eclisses		51							52 4 8 1/2	45	
3000	do et coussinets		21					2		4 8 1/2	46	
2640	Cornières							1	478	132 4 8 1/2	47	
2400	Eclisses		26					1	1000	66 4 8 1/2	48	
2640	Cornières		5					1	955	79 4 8 1/2	49	
2640	do	1	16	2	14 et 22		2	1	115	300 4 8 1/2	50	
2600	do	1	257			6	2	3	573	63 4 8 1/2	51	
2600	Eclisses		1				1		955	132 4 8 1/2	52	
2640	Cornières		23	1	21		1		819	80 4 8 1/2	53	
2640	Eclisses		17				1		955	74 4 8 1/2	55	
2640	Cornières		44				2		955	66 4 8 1/2	56	
2640	do		42				1		573	106 4 8 1/2	57	
2600	Eclisses		3				1		1146	60 4 8 1/2	58	
2640	Cornières et éclisses		10				1		955	66 4 8 1/2	59	
2640	Eclisses		3				1		955	52 4 8 1/2	60	
2640	do						1		717	106 4 8 1/2	61	
2640	Cornières		52				1		1146	53 4 8 1/2	62	
2640	Eclisses		5				3		573	95 4 8 1/2	63	
2640	Cornières		51				1		1146	65 4 8 1/2	64	
2640	Eclisses		26				2	5	882	76 4 8 1/2	65	
2640	Cornières et éclisses	1	2	56			3	2	1433	105 4 8 1/2	66	
2640	do		1	10	1	22	1		717	42 4 8 1/2	67	
2600	Eclisses		30	1	15		1		717	80 4 8 1/2	68	
2640	do		2				2		717	53 4 8 1/2	69	
2992	do		15	5	23		3		573	85 4 8 1/2	70	
2640	do		42	1	18		3	4	717	60 4 8 1/2	71	
2640	do		20	3	22		2	2	717	79 4 8 1/2	72	
	Cornières										73	
2640	Cornières		15				1	2	1433	53 4 8 1/2	74	
2640	Cornières		26	2	18		1	7	1433	70 4 8 1/2	77	
2640	Eclisses		15				1		2292	53 4 8 1/2	78	
2640	Cornières et éclisses		38				1		819	79 4 8 1/2	79	
3000	Cornières		8				1		660	84 4 8 1/2	80	
2700	Cornières et éclisses		18	1	20		2		955	40 4 8 1/2	81	
2640	Eclisses		43				4	5	717	52 4 8 1/2	82	
2464	do		13	1					637	105 4 8 1/2	83	
2640	Cornières et éclisses	1	157	4	24 et 32		3	2	637	79 4 8 1/2	84	
2640	Eclisses		6					1	2865	31 4 8 1/2	85	
		53	151	10430	398		218	316	232			86

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-lits.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminé.	En voie de construction.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
		Milles.	Milles.						
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64.62		17					
2	Albert-Sud	16.00		1					
3	Baie-des-Chaleurs	80.00		5					
4	Cie de ch. de fer et de navigat., Baie-de-Quinté. 4 00) Kingston, Napanee et Western	60.82		5					
5	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45.00		2					
6	Boucouché et Moncton	32.00		2					
7	Calgary et Edmonton	295.07							
8	Canada-Atlantique	138.00		24	5				
	Comtés du Centre	21.00	17.00						
9	Canada-Est	136.00		9					
10	Canada-Sud	381.06		129	7	\$26		*2	
Chemins de fer du gouvernement canadien :—									
11	Intercolonial, y comp. l'embr. de Dartmouth, 4 milles	1,140.00		204		15		5	
12	Ile du Prince-Edouard	210.60		20					
13	Canadien du Pacifique	4049.50							
	Lignes affermées—								
	Atlantique et Nord-Ouest	205.00							
	Colombie et Kootenay	27.70							
	Credit-Valley	175.10							
	Colonisation du Manitoba Sud-Ouest	217.80							
	Toronto, Grey et Bruce	191.30							
	Ontario et Québec	469.00							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26.60							
	Saint-Laurent et Ottawa	58.40							
	Frédéricton	22.10							
	Nouveau-Brunswick	173.95		584	10	*92		+27	
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prol. ..	1.75							
	Nouveau-Brunswick et Canada	117.20							
	Saint-Jean et Maine	91.80							
	Ch. de f. Alberta (Dunmore à Lethbridge) ..	109.50							
	Vallée de la Tobique	28.00							
	Nakusp et Slocan	36.90							
	Shuswap et Okanagan	51.00							
	Montréal et Ottawa	23.60							
	Montréal et Ouest (3-10 non req. p. le trafic)	70.00							
	Montréal et Lac Maskinongé	12.90							
	Jonction de Guelph	15.00							
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue	45.84	1.36						
15	Caraquette	68.00		2					
16	Carillon et Grenville	13.00		3					
17	Ligne Côtière, N.-E		25.00						
18	Ontario-Central			8					
19	Central du Nouveau-Brunswick	104.00		1	2				
20	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchem. d'Oxford, 14 milles.	46.00		8					
21	Comté de Drummond	90.53		5	1				
22	Elgin et Havelock	27.00		2					
23	Erie et Huron	76.75		5					
24	Esquimalt et Nanaimo	78.00		5					
25	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie.	1.33							
26	Grand-Tronc	884.25							
	Grand-Occidental	561.80							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34.78							

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, postes et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons à bascule.		Observations.
		En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	4		3		*12		28		8		286		*Y compris les cuisines.
2	Albert-Sud					1		1		7				1
3	Baie-des-Chaleurs	1		2		2		6		45				2
4	Cie de ch. de fer et de navigat., Baie-de-Quinté. 4 00) Kingston, Napanee et Western	7		5		3		17		87				4
5	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	1		1		1		20		17	7			5
6	Boucouché et Moncton	2		1				6		29				6
7	Calgary et Edmonton													7
8	Canada-Atlantique	9		15		5		656	1300	337		6		8
	Comtés du Centre	5		2		2		12		88				9
9	Canada-Est	42		21		+110		+2,075		285		49		10
10	Canada-Sud													
Matériel roulant fourni par le C. C. P.														
11	Chemins de fer du gouvernement canadien :—													
	Intercolonial, y comp. l'embr. de Dartmouth, 4 milles	92		101		*162		2,174		2,209		2,185		11
	Ile du Prince-Edouard	16		14		*11		178		125				12
*Wagons-buffets en propriété; †y compris 80 wagons. ‡y compris 34 wagons réfrigérants et 18 wagonnets à outillage. §Wagons-dortoirs et wagons-salon Wagner venant d'autres chemins de fer.														
13	Canadien du Pacifique	218		+192		\$509		11,029	1000	4,134		0		13
	Lignes affermées—													
	Atlantique et Nord-Ouest													
	Colombie et Kootenay													
	Credit-Valley													
	Colonisation du Manitoba Sud-Ouest													
	Toronto, Grey et Bruce													
	Ontario et Québec													
	Pacifique d'Ontario-Ouest													
	Saint-Laurent et Ottawa													
	Frédéricton													
	Nouveau-Brunswick													
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prol. ..													
	Nouveau-Brunswick et Canada													
	Saint-Jean et Maine													
	Ch. de f. Alberta (Dunmore à Lethbridge) ..													
	Vallée de la Tobique													
	Nakusp et Slocan													
	Shuswap et Okanagan													
	Montréal et Ottawa													
	Montréal et Ouest (3-10 non req. p. le trafic)													
	Montréal et Lac Maskinongé													
	Jonction de Guelph													
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue													
15	Caraquette													
16	Carillon et Grenville													
17	Ligne Côtière, N.-E													
18	Ontario-Central													
19	Central du Nouveau-Brunswick													
20	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchem. d'Oxford, 14 milles.													
21	Comté de Drummond													
22	Elgin et Havelock													
23	Erie et Huron													
24	Esquimalt et Nanaimo													
25	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie.													
26	Grand-Tronc													
	Grand-Occidental													
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell													

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.
26	Grand-Tronc— <i>Suite</i> .								
	Buffalo et Lac-Huron		162 00						
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié		172 75						
	Embranchement d'Owen-Sound		12 42						
	London, Huron et Bruce		69 01						
	Jonction de Waterloo		10 25						
	Norfolk-Sud		17 00						
	Wellington, Grey et Bruce		168 13						
	Nord		172 10						
	Simcoe-Nord		33 34						
	Hamilton et Nord-Ouest		173 90						
	Nord et Jonction du Pacifique		111 37						
	Ligne de ceinture de Toronto		12 70						
	Midland		166 78						
	Grande-Jonction		85 49						
	Toronto et Nipissingue		85 00						
	Jonction du Lac-Simcoe		26 50						
	Victoria		53 25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay		46 50						
	Cobourg, Blairton et Marmora		15 00						
	Union-Jacques-Cartier		6 50						
	Montréal et Jonction de Champlain		61 75						
	Jonction de Beauharnois		19 50						
		3,161 98		722		*5		6	
27	Grand-Oriental		13 00		15 00	1		3	
28	Grand-Nord		28 00		10 00	1			
29	Grand-Central du Nord-Ouest		50 93			2			
30	Hereford		53 00			3			
31	Iroindale, Bancroft et Ottawa		30 00		10 00	3			
32	Joggins, maint. Cie de charb. et de ch. de fer du Canada		12 00			2			
33	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou		34 00			2	1		
34	Kingston et Pembroke		112 85			9			
35	L'Assomption		3 00			1			
36	Lac-Erié et Rivière-Détroit		88 05						
	London et Port-Stanley		23 75						
37	Lotbinière et Mégantic		23 34		2 00	1			
38	Basses-Laurentides		39 50			2			
39	Manitoba et Nord-Ouest		234 50			4	5		
	Saskatchewan et Ouest		15 47						
40	Manitoba et Sud-Est				8 00				
41	Vallée de la Massawippi		34 00				7		
42	Colonisation de Montford		21 00			2			
43	Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est		140 10					2	
	Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent		61 40			18			
44	Parc de Montréal et de l'Île (Electrique)		22 03						
45	Montréal et Jonction du Vermont		23 60				9		
46	Montréal, Portland et Boston		40 60				2		
47	Nelson et Fort-Sheppard		55 00		5 00	2			
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36 00			3			
49	Cie de ch. de fer et de houille et de fer de New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse		12 50			3			
50	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électr.)		13 68						
51	Pacifique-Nord et Manitoba		265 64			9			
52	Nosbonsing et Nipissingue		5 50			1			
53	Central de la Nouvelle-Ecosse		74 00			5			
54	Sud de la Nouvelle-Ecosse				10 00				

pour l'exercice terminé le 30 juin, 1895—*Suite*.

En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Nombre.	Remarques.												
																Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagages, malles, postes et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.	
																En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.
+390		225		214		16,014		5,344		1,225		26		* Wagons-dortoirs de colons. † Y compris 3 wagons-réfectoires.													
	2													27													
				1		1						6		28													
				2		2						12		29													
	2			2		2		50				12		30													
				1		1						21		31													
	2			1		1								32													
		1						1						33													
	1			2		2				4				34													
	5		5			5		22		150				35	2 chasse-neige et 2 wagons-nettoyeurs.												
	2			1		1								36													
	5		6		3			22		195				37													
	1			1		1				1				38	1 chasse-neige et <i>flanger</i> .												
	1			1		1				30				39	* Y comp. 1 cuisine. † Y comp. 3 cuisines. § Y comp. 4 wagons-buffets.												
	3	2	3		*4	+4	\$58	109	42	20				40													
														41	Matériel roulant fourni par les locataires du ch. de fer Boston et Maine.												
	5			1		3		250						42													
	1		1			1		2		19				43	* Wagons-cuisine.												
	13		15			2		427		363		*11		44	* Y compris 9 moteurs. † Y compris 8 moteurs.												
*27	+16									20				45	Exploité avec l'équipement du chemin de fer Vermont-Central.												
		12				5								46	do												
	4					1								47													
2				1				1		20				48													
1		1						2		33				49													
														50	* Wagons à minéral.												
								2		15		*26		51	* Moteur électrique et wagons-pilotes.												
*40						1						5		52	* Y compris 6 wagons-cuisines. † Y compris un wagon-buffet.												
4		5		*9		+286				178				53													
														54													
										40																	
										49																	

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-lits.		Nombre de wagons-palais.		
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
		milles.	milles.							
55	Montagne-d'Orford	26	50							
56	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	144	00	4	2					
57	Ottawa et Gatineau	54	60	2	1					
58	Vallée de l'Ottawa	7	00	1						
59	Colonisation de Parry-Sound	40	00	3						
60	Chemin de fer et carrière de Phillipsburg	6	75	1						
61	Pontiac et Renfrew	4	25	1						
62	Jonction de Pontiac et du Pacifique	70	60	4						
63	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85	50	4						
64	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253	96							
65	Québec-Central	153	50	12						
66	Québec et Lac-Saint-Jean	242	00	14						
67	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	00	4						
68	Salisbury et Harvey	49	25	2						
69	Embranchement de Harvey	3	00							
70	Ligne Riveraine	82	50	9						
71	Stanstead, Shefford et Chambly	43	00	5						
72	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12	35	2						
73	Cie du Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2	23	4						
74	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6	00						
75	Saint-Laurent et Adirondack	20	31	1	5					
76	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		10	00						
77	Sydney et Louisbourg (Dominion Coal Co.)	64	90							
78	Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel	44	67	4						
79	L'émiscouata	113	00	5						
80	Mille-Iles	4	33	1						
81	Toronto, Hamilton et Buffalo, autrefois Brantford, Waterloo et Lac-Erie	42	66	2						
82	Comtés-Unis	61	00	4	1					
83	Victoria et Sydney, C.-B.	16	26	2						
84	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis 87 50 Vallée de la Cornwallis 14 00 Yarmouth et Annapolis 87 00 Embranch. de Windsor, Intercolonial 32 00	220	50	21				2		
85	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson	40	00							
86	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle		17	00						
		16,090	76	224	92	1948	75	114	60	42

pour l'année terminée le 30 juin 1895—Fin.

En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	Observations.												
																Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, postes et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons-plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.	
		1		1				2		100	154			55													
		1		1				28		28				56													
		1		1				1		32				57													
		1		1				1		2				58													
		2		2				32						59													
		1		1										60													
		1		1										61													
		1		1				52						62													
		2		4		2		10		85				63													
		8		11		10		153		225				64													
		6		4		9		57		234				65													
		4		18		9		5		23				66													
		1				1		7		21				67													
		5				3		7		61				68													
		1								2				69													
													25	70													
														71													
		10				5		20		100	8			72													
				2		1		1		11		610		73													
		3		1		2		2		50				74													
		3		4		2		40		54				75													
		1				1		3		15				76													
		1		1		2		2		6				77													
		2				1		6		9	40			78													
		1				1		3		15				79													
		15		9		12		113		201		22		80													
														81													
														82													
														83													
														84													
														85													
														86													
		1011		65		694		8		1129		25		33,577													
										2783		15,441		317													
												4,841		4													

* Y compris 8 wagons à excursion ; 1 chasse-neige et 1 flanger en propriété.

do do

Matériel roulant fourni par le C.C.P. 5 chasse-neige, 1 flanger en propriété.

19 locomotives retournées pour chemins de houillères dans l'état n° 9.

5 chasse-neige et flangers en propriété.

N° 4.—ÉTAT SOMMAIRE des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	64 62			24,002	24,002
2	Albert-Sud	16 00		2,000	4,000	6,000
3	Cie de navig. de la Baie-de-Quinté 4 00 } Kingston, Napanee et de l'Ouest 60 82 }	64 82			129,905	129,905
4	Baie-des-Chaleurs.....	80 00		640	50,256	50,896
5	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.....	45 00	881	100	27,405	28,386
6	Boucotoche et Moncton.....	32 00			19,200	19,200
7	Calgary et Edmonton.....	295 07			67,936	67,936
8	Canada-Atlantique.....133 00 } Comtés du Centre..... 21 00 }	159 00	197,586	220,076	14,137	431,799
9	Canada-Est.....	136 00	22,340	63,440	99,165	184,945
10	Canada-Sud.....	381 06	1,096,321	1,735,331	147,862	2,979,514
	Chemins de fer de l'Etat—					
11	Intercolonial.....	1,136 00	1,308,720	2,690,522		3,999,242
12	Ile du Prince-Edouard.....	210 60	85,979	144,378		230,357
13	Pacifique Canadien.....4,039 50 } Lignes affermées—					
	Atlantique et Nord-Ouest.. 205 00					
	Ontario et Québec..... 469 00					
	Credit-Valley..... 175 10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26 60					
	Toronto, Grey et Bruce.... 191 30					
	Jonction de Guelph..... 15 00					
	Saint-Laurent et Ottawa.... 58 40					
	Montréal et Ottawa..... 23 60					
	Montréal et Ouest..... 66 90					
	Montréal et Lac-Maski- nongé..... 12 90					
	Nouveau-Brunswick..... 173 95					
	N.-Brunswick et Canada... 117 20					
	Saint-Jean et Maine..... 91 80					
	Pont de Saint-Jean et pro- longement de ch. de fer... 1 75					
	Frédéricton..... 22 10					
	Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest..... 217 80					
	Colombie et Kootenay.... 27 70					
	Nakusp et Slocan..... 36 90					
	Shuswap et Okanagan.... 51 00					
	Alberta, Dummore à Leth- bridge..... 109 50					
	Vallée de la Tobique..... 28 00					
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue....	45 84	*	*	*	*
15	Caraquette.....	68 00			32,000	32,000
16	Carillon et Grenville.....	13 00	6,000	400		6,400
17	Ontario-Central.....	104 00		15,000	96,000	111,000
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75 00			40,800	40,800
19	Cie houillère et de ch. de f. de Cumberland	32 00			69,183	69,183
20	Comté de Drummond.....	90 53	40,700	6,451	42,750	89,901
21	Elgin et Havelock.....	27 00	16,902			16,902
22	Erie et Huron.....	76 75	61,377	46,868	47,266	155,511
23	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00	95,193		88,640	183,833
24	Frédéric. et Cie du pont du c. f. Ste-Marie	1 33				
25	Grand-Tronc..... 884 25 } Grand-Occidental..... 561 80 } Brantford, Norfolk et Port- Burwell..... 34 78 } Buffalo et Lac-Huron..... 162 00 } Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac-Erie..... 172 75 } Embranchem. d'Owen-Sound. 12 42 }					

nombre de milles parcourus pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises — Milles à l'heure.	Observations.				
							14	15	16	17
1	49,767	1,098	30,957			De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—Cette partie du ch. de fer de Dummore à Lethbridge, 109 50 milles, est exploitée à bail par le C. C. P.				
2	6,000	1,000	5,170	17		Traction des convois sur le ch. de fer Grand-Tronc, Napanee à Deseronto-Junct'n, 5 m.				
3	129,905	55,408	150,913	20						
4	50,896	7,611	3,648	19						
5	28,837	26,436	12,411							
6	19,200	6,596	16,003							
7	71,176	10,281	22,291							
8	509,771	165,980	476,303	35						
9	192,360	43,386	78,998	30						
10	3,782,111	470,062	2,864,673	41						
11	4,877,981	1,352,667	1,267,816	25		Embranch. Windsor—32 milles exploités par le ch. de fer Canada-Atlantique;—Embranchement Dartmouth—4 milles—non en exploitation cette année.				
12	330,661	125,089	48,525	20						
13	15,828,609	2,892,995	3,720,567	28						
14	*	5,979	5,123	20		* Chemin de fer non complètement terminé; on n'a pas tenu compte.				
15	32,000	5,259	11,389							
16	6,706	7,100	230	25						
17	111,000	46,171	62,841	25						
18	40,800	10,466	13,258							
19	132,691	21,637	389,754							
20	90,700	21,771	95,726	25						
21	16,902	4,723	9,151	16						
22	171,195	88,783	116,414	25						
23	183,833	50,864	38,877	20						
24						Compris dans le ch. de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage.				

N° 4—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
25	Grand-Tronc— <i>Suite</i> . London, Huron et Bruce..... 69 01 Jonction de Waterloo..... 10 25 Norfolk-Sud..... 17 00 Wellington, Grey et Bruce... 168 13 Nord..... 172 10 Simcoe-Nord..... 33 34 Hamilton et Nord-Ouest..... 173 90 Nord et Jonction du Pacifique 111 37 Ligne de ceinture, Toronto... 12 70 Midland..... 166 78 Grande-Jonction..... 85 40 Toronto et Nipissingue..... 85 00 Jonction du Lac-Simcoe..... 26 50 Victoria..... 53 25 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46 50 Cobourg, Blairton et Marmora 15 00 Union-Jacques-Cartier..... 6 50 Montréal et Jonct'n de Cham-plain..... 61 75 Jonction de Beauharnois..... 19 50	3,161 98	5,443,747	7,851,463	2,085,999	15,381,209
26	Tunnel Saint-Clair.....	2 23				
27	Grand-Nord.....	28 00			14,520	14,520
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93		1,632	12,769	14,401
29	Hereford.....	53 00	23,712	60,157		83,869
30	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	30 00			40,576	40,576
31	Joggins, act. Cie ch. de f. et houille du Can.	12 00	1,000	1,500	15,000	17,500
32	Kent-Nord.....	34 00			18,366	18,366
33	Kingston et Pembroke.....	112 85	65,104		69,992	135,096
34	L'Assomption.....	3 00			5,284	5,284
35	Lac-Erie et Rivière-Detroit..... 88 05 London et Port-Stanley..... 23 75	111 80	163,624	22,600	52,584	238,808
36	Lottbinière et Mégantic.....	23 34			11,232	11,232
37	Basses-Laurentides.....	39 50		354	24,286	24,640
38	Manitoba et Nord-Ouest..... 234 50 Saskatchewan et Ouest..... 15 47	249 97	35,120	24,419	42,018	101,557
39	Vallée de Massawippi.....	34 00	68,448	105,519	11,004	184,971
40	Colonisation de Montford.....	21 00			4,756	4,756
41	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est..... 140 10 Lac-Champplain et Jonction du Saint-Laurent..... 61 40	201 50	133,891	202,112	100,581	436,584
42	Parc et Ile de Montréal (électrique).....	22 03				958,980
43	Montréal, Portland et Boston.....	40 60	37,339	19,891	10,829	68,059
44	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60	56,914	91,602	1,828	150,344
45	Nelson et Fort-Sheppard.....	55 00			12,475	12,475
46	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00	11,376	5,576	20,918	37,870
47	Cie de ch. de fer, de houille et de fer de New-Glasgow, maint. Cie d'acier, N.-E.	12 50			15,625	15,625
48	Parc des Chutes et Riv. Niagara (ch. élect.)	18 68	241,266	2,900		243,566
49	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 64	93,160	80,086	34,454	207,700
50	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50		8,860		8,860
51	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00			63,664	63,664
52	Montagne-d'Orford.....	26 50	17,528	5,168	8,792	31,488
53	Ottawa et Gatineau.....	54 60	15,871	1,086	32,233	49,190
54	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	144 00	109,842	58,526	12,232	180,600
55	Vallée de l'Ottawa.....	7 00			6,540	6,540
56	Colonisation de Parry-Sound.....	40 00			23,068	23,068
57	Ch. de fer Phillipsburg et Cie de carrière.	6 75			3,600	3,600
58	Jonction Pontiac du Pacifique.....	70 60	782	3,640	46,310	50,732
59	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50	475	107	11,449	12,031
60	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96			52,900	52,900
61	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242 00	84,013		105,898	189,911

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—*Suite*.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
	43,755					26	
	14,988	4,624	5,360			20	
	15,721	2,412	24,240			17	
	83,869	14,925	89,170	20		12	
	40,998	6,992	7,671			18	
	28,080	12,984	77,607	20		15	
	18,366	5,420	11,320			18	
	162,115	40,755	75,415	25		18	
	5,284	6,709	546			12	
	289,904	264,289	189,972	35		25	
	11,232	2,905	14,457			25	
	25,730	12,409	28,316			20	
	124,755	23,634	94,388	27		15	
	184,971	60,968	146,020	25		12	
	4,936	1,725	689			13	
	445,769	161,662	553,415	30		18	
		958,980					
	68,059	57,159	28,773	30		12	
	150,344	107,030	651,966	35		15	
	14,018	4,153	6,310			15	
	43,260	15,582	20,407	20		18	
		10,322	119,165			15	
	245,466	499,015		9			
	236,947	29,961	127,578	24		12	
		9,200	145,500			20	
	65,229	39,963	15,867			20	
	31,488	5,833	18,758	25		15	
	53,819	41,543	15,907	30		20	
	183,130	77,232	50,707	30		12	
	6,540	3,764	349			15	
	26,788	6,321	13,382			12	
	3,600	3,460	980			25	
	50,732	19,525	14,404	30		20	
	12,979	2,019	12,871	20		15	
	57,472	4,015	8,504			17	
	250,659	122,941	145,770	22		12	

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Niméro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
62	Québec-Central.....	153.50	118,512	120,147	25,937	264,596
63	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30.00	48,743	1,075		49,818
64	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement d'Harvey, 3 milles.....	52.25			27,030	27,030
65	Ligne Riveraine.....	82.50	1,524		51,004	52,528
66	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00	32,106	31,459	9,496	73,061
67	Ste-Catherine et Niagara-Central.....	12.35	12,000	2,000	6,000	20,000
68	Saint-Laurent et Adirondack.....	20.31	23,460		45,794	69,254
69	Sydney et Louisbourg.....	64.90	32,000	65,000		97,000
70	Rive-Sud, Qué., ci-devant Montréal et Sorel.....	44.67	28,500		28,500	57,000
71	Témiscouata.....	113.00	10,179		79,264	89,443
72	Mille-Îles.....	4.33	12,168	2,808	11,232	26,208
73	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17.00			31,824	31,824
74	Comtés-Unis.....	61.00	30,624		28,248	58,872
75	Victoria et Sydney.....	16.26			11,520	11,520
76	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis..... 87.50 Vallée de la Cornwallis..... 14.00 Yarmouth et Annapolis..... 87.00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial..... 32.00	220.50	179,400	255,457		434,857
		15,976.75	15,332,276	19,939,699	5,389,915	40,661,890

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises mentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises. Milles à l'heure.	Niméro.	Observations.
61,053	217,764	9,419	21	21	63	
29,970	7,966	29,743		18	64	
53,247	10,335	10,526	20		65	
73,061	121,697	640,336	23		66	
20,000	24,809	59,366	25		67	
73,520	20,049	47,931	30		68	
130,000	67,432	1,003,697	25		69	
57,500	40,962	14,943	30		70	
89,978	12,205	30,164	20		71	
26,208	20,039	16,046	20		72	
31,824	26,827	85,617			73	
59,372	12,852	21,370	30		74	Traction des convois sur le Montréal et Atlantique, Yamaska à Sorel, 10 milles.
11,520	15,052	4,573			75	
434,857	171,159	196,035	25		76	Traction des convois sur l'Intercolonial, jonction de Windsor à Halifax, 14 milles.
51,339,885	13,987,580	21,524,421				

N° 5.—État sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta..	64·62	60	6	4,783	87	904
2	Albert-Sud	16·00	128	12	874	15	60
3	Cie de navigat. de la B. de Quinté 4 00 } Kingston, Napanee et del'Ouest 60·82 }	64·82	38,040	3,804	146,727	4,086	3,917
4	Baie-des-Chaleurs.....	80·00	3,275	327	1,750	35	22
5	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie...	45·00	18,619	1,862	111,524	3,245	8,886
6	Boucotoche et Moncton.....	32·00					
7	Calgary et Edmonton.....	295·07	19,642	1,964	71,168	2,451	8,626
8	Canada-Atlantique..... 138·00 } Comtés du Centre..... 21·00 }	159·00	72,994	7,299	784,100	19,602	24,752
9	Canada-Est.....	136·00	54,596	5,459	88,359	1,502	555
10	Canada-Sud.....	381·06	1,569,260	156,926	17,482,621	381,208	790,500
	Chemins de fer de l'Etat—						
11	Intercolonial.....	1,136·00	938,851	93,835	1,036,384	19,088	72,106
12	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	27,464	2,741	305,926	5,249	7,307
13	Pacifique Canadien..... 4,039·50 } Lignes affermées—						
	Atlantique et Nord-Ouest.. 205·00						
	Ontario et Québec..... 469·00						
	Credit-Valley..... 175·10						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60						
	Toronto, Grey et Bruce.... 191·30						
	Jonction de Guelph..... 15·00						
	Saint-Laurent et Ottawa... 58·40						
	Montréal et Ottawa..... 23·60						
	Montréal et de l'Ouest..... 66·90						
	Montréal et L.-Maskinongé 12·90						
	Nouveau-Brunswick..... 173·95						
	Nouv.-Brunswick et Canada 117·20						
	Saint-Jean et Maine..... 91·80						
	Pont de St-Jean et chemin de fer de Prolongement.. 1·75						
	Frédéricton..... 22·10						
	Colonisation du Manitoba-Sud..... 217·80						
	Colombie et Kootenay.... 27·70						
	Shuswap et Okanagan.... 51·00						
	Nakusp et Slocan..... 36·90						
	Chemin de fer Alberta, Dunmore à Lethbridge... 109·50						
	Vallée de la Tobique..... 28·00						
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue....	45·84	5,617	561	87,252	1,482	54
15	Caraqueette.....	68·00	5,500	550	5,000	200	50
16	Carillon et Grenville.....	13·00	100	10			300
17	Ontario-Central.....	104·00	12,245	1,200	306,400	7,660	3,216
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·00	2,250	225	7,412	126	
19	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland	32·00	8,491	849	26,242	453	34
20	Comté de Drummond.....	90·53	25,560	2,552	61,644	1,108	43
21	Elgin et Havelock.....	27·00	2,273	227	4,952	99	2,212
22	Erie et Huron.....	76·75	263,077	26,358	824,108	20,533	10,062
23	Esquimalt et Nanaimo.....	78·00	2,750	275	15,650	313	4,216
24	Cie de ch. de fer et de houille de Frédéric- tion et Sainte-Marie.....	1·33					
25	Grand-Tronc..... 884·25 } Grand-Occidental..... 561·80 }						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·78						
	Buffalo et Lac-Huron..... 162·00						
	Grand-Tronc, B.-Georgienne et Lac-Erie..... 172·75						
	Embranchem. d'Owen-Sound. 12·42						
	London, Huron et Bruce.... 69·01						
	Jonction de Waterloo..... 10·25						

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Numéro.	Observations.	Total du poids trans. porté.	Tous autres articles.	Articles manufacturés.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.	
					Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	Cordes.
1	* Y compris houille bitumineuse et anthracite.	30,957	35,549	15,528	44	588,098	996	715
2		5,170	79	661	10	3,879,555	4,128	265
3		150,913	150,913	18,528	1,567	41,051,429	71,840	10,392
4		3,648	979	1,952	10	258,000	345	
5		12,411	966	4,526	1,171	443,848	641	
6	* Y compris pierre, écorces, traverses, billots et glace.	16,003	7,555	7,971		390,000	477	4,291
7		22,291	3,919	6,275		2,725,620	3,461	342
8		476,303	149,280	12,690	4,959	154,994,257	232,492	28,560
9		78,998	30,908	15,488	135	16,326,550	21,286	3,384
10		2,864,673	1,446,633	425,997	158,100	127,178,500	254,357	27,634
11		1,267,816	559,399	311,864	11,351	202,247,269	252,809	11,149
12		48,525		28,938	1,040	3,932,000	5,898	2,186
13		3,720,567	777,316	903,047	115,529	592,736,540	770,873	181,029
14		5,123	1,680	1,030	32	264,352	333	5
15	* Y compris billots.	11,339	1,427	500	25	5,004,000	7,887	500
16		230,167	100	45	75			
17		62,841	2,749	24,101	1,608	2,190,000	2,190	13,333
18	* Y comp. 194(ton. de	13,258	2,013	369,853		6,363,000	9,544	910
19	* Houille. [houille.	389,754	389,754			11,202,000	14,044	1,344
20		95,726	41,713	7,196	17	13,522,900	17,653	15,552
21		9,151	395	880	31	4,145,850	6,195	1,122
22		116,414	27,673	7,233	1,976	25,308,000	31,970	359
23		38,877	23,368	309	660	4,094,373	6,952	7,000
24	Compris dans le Canada-Est.							

N° 5—ÉTAT SOMMAIRE du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
25	Grand-Tronc—Suite.						
	Norfolk-Sud	17 00					
	Wellington, Grey et Bruce . . .	168 13					
	Nord	172 10					
	Simcoe-Nord	33 34					
	Hamilton et Nord-Ouest	173 90	3,161 98	4,285,030	428,503	42,578,080	1,064,452
	Nord et Jonction du Pacifique . .	111 37					1,701,610
	Ligne de ceinture de Toronto . .	12 70					
	Midland	166 78					
	Grande-Jonction	85 40					
	Toronto et Nipissingue	85 00					
	Jonction du Lac-Simcoe	26 50					
	Victoria	53 25					
	Whitby, Port-Perry et Lind-say . .	46 50					
	Cobourg, Blairton et Marmora . .	15 00					
	Union-Jacques-Cartier	6 50					
	Jonction de Montréal et Champlain . .	61 75					
	Jonction de Beauharnois	19 50					
26	Tunnel de Saint-Clair	2 23					
27	Grand-Nord	28 00	4,650	465	8,250	165	118
28	Grand-Central du Nord-Ouest . . .	50 93	2,790	279	1,049,104	18,734	1,375
29	Hereford	53 00	7,000	700	12,852	260	48
30	Irontdale, Bancroft et Ottawa . . .	30 00	4,490	440	15,650	313	
31	Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can.	12 00	1,753	175	12,474	210	4
32	Kent-Nord	34 00	7,956	796	1,212	22	36
33	Kingston et Pembroke	112 85	7,500	750	23,500	705	
34	L'Assomption	3 00	1,300	132			
35	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88 05	111 80	17,640	1,905	179,239	14,239
	London et Port-Stanley	23 75					16,366
36	Lotbinière et Mégantic	23 34					
37	Basses-Laurentides	39 50	5,479	547	5,012	501	
38	Manitoba et Nord-Ouest	234 50	249 97	52,373	5,257	2,637,380	70,322
	Saskatchewan et Ouest	15 47					11,561
39	Vallée de Massawippi	34 00	6,200	620	255,000	5,110	3,750
40	Colonisation de Montfort	21 00	414	41	92	2	
41	Montréal et Atlantiq., ci-devant						
	Sud-Est	140 10					
	Lac-Champlain et Jonction Saint-Laurent	61 40	201 50	238,596	23,860	1,254,965	23,390
							14,739
42	Parc et Ile de Montréal, électrique	22 03					
43	Montréal, Portland et Boston	40 00	5,090	509	13,143	368	292
44	Montréal et Jonction du Vermont . .	23 60	366,600	36,660	5,564,535	155,807	416,120
45	Nelson et Fort-Sheppard	55 00	1,660	166	10,170	173	1,050
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Ed.	36 00	22,288	2,249	13,715	251	605
47	Cie de c. de f. de h. et de fer de New-Glasgow, maint. Cie d'acier de la Nouv.-Écosse.	12 50	1,969	197	4,880	83	
48	Parc d. Chutes et de la R. Niagara, électr.	13 68					
49	Pacifique-Nord et Manitoba	265 64	6,410	641	1,760,600	55,119	735
50	Nosbonsing et Nipissingue	5 50					
51	Central de la Nouvelle-Écosse	74 00	1,583	158			57
52	Montagne-d'Orford	26 50	6,337	621	19,420	311	
53	Ottawa et Gatineau	54 60	13,462	1,347	49,115	1,714	974
54	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound . . .	144 00	8,809	969	18,640	4,660	22,560
55	Vallée de l'Ottawa	7 00	300	30	1,800	62	
56	Colonisation de Parry-Sound	40 00					
57	Cie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg	6 75					
58	Jonction du Pacifique à Pontiac	70 60	4,212	421	110,543	2,221	1,351

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
transport, etc.—Suite.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Nom re.	Observations.	
	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.			
	340,322	482,775,000	965,550	116,928	175,392	767,551	3,260,842	7,002,612	25	
26	60	252,000	366	1,240	2,232	981	1,091	5,360	27	
27	432	1,489,400	2,979	286	430	880	506	24,240	28	
28	474	17,607,700	26,410	4,608	8,161	565	52,600	89,170	29	
29		37,000	51	82	66	5,632	1,169	7,671	30	
30	2	426,509	408			1,328	*75,424	77,607	31	*Y compris houille, pierre et foin.
31	18	761,500	1,523	900	900	4,061	4,000	11,320	32	
32		20,260,000	30,390	9,482	17,505	25,510	555	75,415	33	
33		14,000	21	8	17	23	353	546	34	
34	4,856	65,000,000	97,450	26,000	13,317	58,205		189,972	35	
35		6,730,000	10,103	570	855	32	*3,467	14,457	36	*Y compris bois à pulpe et écorce.
36		2,715,000	4,035	7,713	16,768	1,505	4,960	28,316	37	
37	4,887	2,480,829	3,149	376	505	7,074	3,224	94,388	38	
38	750	33,720,000	46,365			1,025	*92,150	146,020	39	*Y compris minéral et matte de cuivre.
39		119,000	357	70	88	69	132	689	40	
40	2,775	96,022,107	120,444	19,483	29,226	142,954	210,766	553,415	41	
41	73	1,309,000	1,869	20	28	503	*25,423	28,773	42	*Y comp. 15,834 ton. de foin.
42	104,030	27,559,000	39,375	315	452	20,178	*295,464	651,966	44	do 70,226 do
43	136	18,000	27			1,520	*4,288	6,310	45	*Y compris minéral et lingots.
44	48	6,779,000	10,168	1,162	1,762	1,047	4,882	20,407	46	
45		169,400	352	7	20	841	*117,672	119,165	47	*Y compris minéral, houille et fer.
46									48	
47									49	
48	404	5,079,300	*7,619	12,000	21,001	7,329	35,465	127,578	49	*Billots et bois de service.
49		*65,000,000	145,500					145,500	50	
50		8,186,666	12,280	1,825		3,193	208	15,867	51	
51	28	6,547,000	6,789	3,114	4,614	1,517	4,906	18,738	52	
52		724,997	1,149	1,884	*2,095	3,791	5,577	15,907	53	*Y compris bois à pulpe.
53	1,453	16,813,000	25,219	918	1,607	633	16,166	50,707	54	
54								349	55	
55		9,500	14					13,382	56	
56		2,533,000	3,800	2,200	3,550	6,032		980	57	*Y compris marbre, foin, paille et 71 tonnes de houille.
57		60,000	90			34	*856	14,404	58	*Bois à pulpe.
58	382	964,983	1,533	*2,333	4,147	3,209	2,491			

N° 5.—Etat sommaire du

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes Nombre.
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	
59	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	85.50					12
60	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253.96	6,780	678	37,804	1,052	2,952
1	Québec et Lac-Saint-Jean.	242.00	34,549	3,454	15,670	313	2,045
62	Québec-Central.	153.50	119,967	11,997	65,097	1,953	9,050
63	Québec, Montmorency et Charlevoix.	30.00	3,410	383	3,520	79	65
64	Salisbury et Harvey, y compris l'embranchement de Harvey (3 milles).	52.25	6,217	621	19,051	323	331
65	Ligne Riveraine.	82.50	4,626	462	13,428	269	70
66	Stanstead, Shefford et Chambly.	43.00	369,830	36,983	5,394,750	151,053	417,792
67	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12.35	366	36	8,430	160	311
68	Saint-Laurent et Adirondack.	20.31	2,320	232	11,600	290	458
69	Sydney et Louisbourg.	64.90	4,100	402			150
70	Rive-Sud, Qué., autrefois Montréal et Sorel.	44.67			1,500	30	
71	Témiscouata.	113.00	14,065	1,406	16,213	360	296
72	Mille-Iles.	4.33	4,210	421	4,291	118	899
73	Toronto, Hamilton et Buffalo.	17.00	1,264	128	26,058	718	151
74	Comtés-Unis.	61.00	57,670	5,767	152,941	2,600	150
75	Victoria et Sydney, C.-B.	16.26	339	34	2,617	56	445
76	Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis. 87.50 Vallée de la Cornwallis. 14.00 Yarmouth et Annapolis. 37.00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial. 32.00	220.50	92,764	9,276			10,258
		15,976.75	11,480,191	1,116,472	106,559,523	2,657,388	4,075,964

transport, etc.—Fin.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
	Ton'x.	Pie. ls.	Ton'x.	Cordes.					
8	1,534,427		6,160	999	499	154	5,050	12,571	59
1,495	1,331,264		1,678	713	1,070	1,999	532	8,504	60
450	47,148,000		68,307	26,370	47,476	8,074	17,696	145,770	61
1,810	70,157,962		105,237	767	1,439	3,566	69,269	195,271	62
55	1,017,436		855	452	420	2,306	5,321	9,419	63
165	11,117,000		13,896	2,933	5,299	233	*9,206	29,743	64
70	5,864,000		5,864	179	287	1,772	1,832	10,526	65
104,448	29,505,000		42,150	635	908	20,527	*284,267	640,336	66
111	66,600		98	14	25	17,343	*41,593	59,366	67
229	889,300		13,490			12,167	21,523	47,931	68
45	2,000,000		2,000			50	*1,001,200	1,003,697	69
	194,000		293	120	150	9,720	*4,750	14,943	70
15	9,454,000		12,817	6,222	10,335	672	4,559	30,164	71
359	1,981,714		3,468			4,646	7,034	16,046	72
21	1,043,405		2,359	198	269	5,970	76,152	85,617	73
150	65,000		975	500	75	3,204	8,599	21,370	74
28	602,000		1,054	1,309	2,618	243	540	4,573	75
2,270	9,265,364		13,898	2,782	4,868	32,623	*133,100	196,035	76
875,344	2,284,245,486		3,576,415	609,111	904,056	2,965,314	9,429,482	21,524,421	

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	64·62	2,841 75	25,500 42	471 10
2	Albert-Sud.....	16·00	489 00	1,789 66	.....
3	Cie de navigation de la Baie-de-Quinté 4·00 } Kingston, Napanee et de l'Ouest..... 60·82 }	64·82	19,765 89	78,692 02	8,834 79
4	Baie-des-Chaleurs.....	80·00	5,912 55	7,354 86	407 50
5	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45·00	11,690 70	13,381 71	306 14
6	Boutouche et Moncton.....	32·00	2,877 76	8,641 38	.....
7	Calgary et Edmonton.....	295·07	33,428 00	64,102 71	5,295 72
8	Canada-Atlantique 138·00 } Comtés du Centre 21·00 }	159·00	133,344 09	363,022 80	45,070 21
9	Canada-Est.....	136·00	27,571 29	70,764 64	4,881 84
10	Canada-Sud.....	381·06	971,810 20	2,899,084 67	152,002 22
11	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial.....	1,136·00	963,914 44	1,782,608 54	*194,194 97
12	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	62,239 37	68,061 11	18,893 30
13	Pacifique Canadien 4,039·50 } Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest..... 205·00 } Ontario et Québec..... 469·00 } Credit-Valley 175·10 } Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26·60 } Toronto, Grey et Bruce..... 191·30 } Jonction de Guelph..... 15·00 } Saint-Laurent et Ottawa..... 58·40 } Montréal et Ottawa..... 23·60 } Montréal et de l'Ouest..... 66·90 } Montréal et Lac-Maskinongé..... 12·90 } Nouveau-Brunswick..... 173·95 } Nouveau-Brunswick et Canaça..... 117·20 } Saint-Jean et Maine..... 91·80 } Pont de Saint-Jean et prolonge- ment du chemin de fer..... 1·75 } Frédéricton 22·10 } Colonisation du Sud-Ouest du Ma- nitoba..... 217·80 } Colombie et Kootenay..... 27·70 } Nakusp et Slocan..... 36·90 } Shuswap et Okanagan..... 51·00 } Chemin de fer d'Alberta, de Dun- more à Lethbridge..... 109·50 } 14 Vallée de la Tobique..... 28·00 }	6,161·00	4,661,224 13	11,097,809 10	784,656 52
15	Colonisation du Lac-Témiscamingue.....	45·84	13,761 80	35,840 56	270 00
16	Carquette.....	68·00	4,306 63	13,885 66	2,060 70
17	Carillon et Grenville.....	13·00	1,678 93	177 14	.....
18	Ontario-Central.....	104·00	24,760 23	50,790 22	8,701 65
19	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·00	5,660 00	7,301 94	.....
20	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.....	32·00	8,584 91	14,388 46	2,072 86
21	Comté de Drummond.....	90·53	13,368 65	69,879 46	3,793 49
22	Elgin et Havelock.....	27·00	1,324 59	5,888 53	710 88
23	Erie et Huron.....	76·75	39,462 56	59,325 35	6,043 04
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78·00	57,369 35	48,176 49	2,920 32
25	Frédéricton et Cie de ch. de fer et pont de Sainte- Marie.....	1·33	1,172 15	2,844 22	.....
	Grand-Tronc.....	884·25	.....	.....	.....
	Grand-Occidental.....	561·80	.....	.....	.....
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34·78	.....	.....	.....
	Buffalo et Lac-Huron.....	162·00	.....	.....	.....
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac- Erie.....	172·75	.....	.....	.....
	Embranchement d'Owen-Sound.....	12·42	.....	.....	.....
	London, Huron et Bruce.....	69·01	.....	.....	.....
	Jonction de Waterloo.....	10·25	.....	.....	.....
	Norfolk-Sud.....	17·00	.....	.....	.....
	Wellington, Grey et Bruce.....	168·13	.....	.....	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Autressources.	Recettes brutes.	Recettes nettes	Proportion des re- cettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	p. c.	c.		
25,583 69	54,396 96	6,387 22	113	226·63	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le ch. de fer Canadien du Pacifique, sous bail.
122 00	2,400 68	—150 65	94	40·01	2	
2,754 31	110,047 01	33,833 67	144	84·71	3	
.....	13,674 91	—2,829 07	83	26·86	4	
.....	25,378 55	4,712 23	123	89·40	5	
667·98	12,187 12	—2,284 04	84	63·47	6	
.....	102,826 43	47,506 86	186	151·35	7	
42,340 58	583,777 68	176,122 11	143	135·20	8	
5,013 10	108,230 87	39,732 45	158	58·52	9	
5,610 97	4,028,508 06	1,310,644 02	148	135·20	10	
.....	2,940,717 95	3,815 21	100	73·53	11	
461 00	149,654 78	—83,250 41	64	64·96	12	
1,368,583 85	17,912,273 60	6,629,767 60	159	145·40	13	Y compris la partie du ch. de fer Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles.
40 00	49,912 36	15,093 62	143	*	14	*Milles parcourus non donnés.
.....	20,252 99	138 57	100	63·29	15	
.....	1,856 07	—1,399 91	57	29·00	16	
447 95	84,700 05	13,058 39	118	76·30	17	
250 58	13,212 52	—15,991 37	45	32·38	18	
*83,911 19	108,957 42	60,167 55	223	157·49	19	*Houille.
477 99	87,519 59	35,204 03	167	97·35	20	
.....	7,924 00	—1,938 07	80	46·88	21	
.....	105,067 67	25,449 85	132	67·56	22	
236 72	111,954 49	—174,922 50	39	60·90	23	
3,488 33	4,016 37	1,146 00	140	24	Recettes des péages; traction par le ch. de fer Canada-Est.

N° 6.- ETAT sommaire des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et marchandises par messageries.	
			\$	c.	\$	c.	\$	c.
25	Grand-Tronc— <i>Suite</i> .							
	Nord.....	172 10						
	Simcoe-Nord.....	33 34						
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90	3,161 98	4,954,624 04	10,236,134 74	800,815 71		
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111 37						
	Ligne de ceinture, Toronto.....	12 70						
	Midland.....	166 78						
	Grande-Jonction.....	85 40						
	Toronto et Nipissingue.....	85 00						
	Jonction du Lac-Simcoe.....	26 50						
	Victoria.....	53 25						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50						
	Cobourg, Blairton et Marmora.....	15 00						
	Union Jacques-Cartier.....	6 50						
	Jonction de Montréal et Champlain.....	61 75						
	Jonction de Beauharnois.....	19 50						
26	Tunnel Saint-Clair.....	2 23		*43,656 00	†162,858 50			
27	Grand-Nord.....	28 00		1,494 90	3,021 40			
28	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93		2,300 05	27,688 40			
29	Hereford.....	53 00		9,392 46	31,367 04	1,292 16		
30	Iroindale, Bancroft et Ottawa.....	30 00		3,212 00	4,526 23	568 23		
31	Joggins, maint. Cie ch.de f. et de houille du Can.....	12 00		3,640 35	29,490 24	465 29		
32	Kent-Nord.....	34 00		3,110 64	7,143 05	868 41		
33	Kingston et Pembroke.....	112 85		29,758 34	77,997 79	8,346 08		
34	L'Assomption.....	3 00		1,403 55	193 95	301 72		
35	Lac-Erié et Rivière-Détroit.....	88 05						
	London et Port-Stanley.....	23 75	111 80	76,936 14	110,291 23	10,331 38		
36	Lotbinière et Mégantic.....	23 34		735 96	5,778 00			
37	Basses-Laurentides.....	39 50		3,361 69	13,072 82	730 08		
38	Manitoba et Nord-Ouest.....	234 50	249 97	44,163 87	164,625 86	9,150 89		
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47						
39	Vallée de la Massawippi.....	34 00		49,057 31	104,932 41	1,971 90		
40	Colonisation de Montford.....	21 00		458 00	1,015 00	1 00		
41	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.....	140 10						
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	61 40	201 50	109,424 55	320,661 39	10,055 94		
42	Parc et Ile de Montréal (électrique).....	22 03		57,538 75				
43	Montréal, Portland et Boston.....	40 60		20,135 00	25,501 77	4,116 00		
44	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60		45,293 42	98,432 17	9,181 46		
45	Nelson et Fort-Sheppard.....	55 00		7,892 75	12,636 25	735 20		
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00		5,367 07	12,127 94	1,604 19		
47	Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow maint. Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse.....	12 50		2,075 78	11,051 93	312 00		
48	Parc des Chutes et de la riv. Niagara (c. de f. élect.).....	13 68		63,643 95				
49	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 64		44,393 36	144,434 04	8,753 27		
50	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50			43,650 00			
51	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00		21,405 43	20,469 75	2,146 56		
52	Montagne-d'Orford.....	26 50		1,938 68	13,367 73	347 76		
53	Ottawa et Gatineau.....	54 60		25,878 43	24,878 80	2,504 12		
54	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	144 00		56,101 04	63,499 70	5,379 92		
55	Vallée de l'Ottawa.....	7 00		1,128 50	201 25	18 30		
56	Colonisation de Parry-Sound.....	40 00		4,375 52	10,352 42			
57	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg.....	6 75		453 76	519 73			
58	Jonction de Pontiac du Pacifique.....	70 60		13,626 81	17,251 87	2,266 50		
59	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50		1,352 20	6,165 24			
60	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96		13,572 71	33,373 02	2,434 69		
61	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242 00		56,104 86	126,715 04	10,532 66		
62	Québec-Central.....	153 50		110,225 31	208,689 20	10,204 91		
63	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00		39,791 14	7,708 07			
64	Salisbury et Harvey, y compris l'em. de Harvey.....	52 25		5,115 72	12,105 79	2,478 68		
65	Ligne Riveraine.....	82 50		11,236 87	12,945 12	3,192 36		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—*Suite*.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
99,632 51	16,091,207 00	4,997,484 04	145	104 61	25	
†112 50	206,627 00	117,013 91	231		26	* Péages sur voitures à voyageurs. † Péages sur wagons à marchandises. ‡ Péages sur nouvelles locomotives.
	4,516 30	—1,426 17	76	31 10	27	
422 67	30,411 12	9,734 92	147	211 17	28	
	42,051 66	—8,578 71	83	50 14	29	
	8,306 46	2,443 87	142	20 47	30	
	33,771 06	17,931 26	213	192 97	31	
175 18	11,122 10	4,329 48	164	60 55	32	
	122,816 91	18,625 95	118	90 91	33	
6,714 70	1,899 22	122 20	107	35 94	34	
	6,220 00	203,778 75	57,235 57	139	85 33	35
		6,513 96	—31,540 71		58 00	36
	246 67	17,411 26	459 24	103	70 66	37
	6,094 35	224,034 97	42,919 90	124	220 60	38
	4,166 67	160,128 29	42,909 97	137	86 56	39
		1,474 00	—1,172 00	56	30 99	40
	11,996 28	452,138 16	130,596 12	141	103 56	41
	6,316 53	63,855 28	8,914 26	116		42
	400 00	50,152 77	7,653 69	118	73 69	43
	197 86	153,104 91	57,778 87	161	101 83	44
		21,264 20	—6,476 48	76	170 45	45
	25 80	19,125 00	4,803 33	134	50 50	46
	4,500 00	17,939 71	2,529 33	116	114 81	47
	2,104 81	65,748 76	25,117 95	162	26 99	48
	1,944 14	199,524 81	—42,320 34	83	96 06	49
		43,650 00	17,459 77	167	492 66	50
	1,555 96	45,577 70	7,911 90	121	71 59	51
		15,654 17	2,690 54	121	49 71	52
	75 75	53,337 10	12,301 97	130	108 43	53
	81 98	125,062 64	28,149 92	129	69 22	54
	2 50	1,350 55	—146 93	90	20 65	55
		14,727 94	2,538 22	121	63 84	56
		973 49	—3,079 00	24	27 04	57
	312 23	33,457 41	—3,872 58	90	65 94	58
	171 40	7,688 84	—7,176 25	52	63 90	59
		49,980 42	12,530 76	133	94 48	60
	5,385 68	198,738 24	16,070 21	109	104 64	61
	1,004 63	330,124 05	115,777 61	154	124 76	62
	1,336 50	48,835 71	14,606 83	143	98 02	63
	292 93	19,993 12	428 44	102	73 96	64
	150 60	27,524 95	—7,654 15	78	52 40	65

Exploité seulement pour 9 mois.

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	poste et marchandises par messageries.
					\$ c.
66	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	16,703 96	35,688 18	3,772 68
67	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	5,156 09	17,360 41	200 00
68	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 31	10,372 83	19,368 47	1,322 60
69	Sydney et Louisbourg.....	64 90	13,993 22	162,245 13	.....
70	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.....	44 67	20,544 11	11,952 99	1,695 58
71	Temiscouata.....	113 00	12,613 08	34,618 45	13,226 81
72	Mille-Iles.....	4 33	3,948 99	9,575 12	1,682 92
73	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17 00	6,757 11	27,112 53	137 40
74	Comtés-Unis.....	61 00	9,954 24	23,533 35	233 32
75	Victoria et Sydney.....	16 26	3,552 35	2,876 22	20 52
76	Dominion-Atlantic, y compris—				
	Windsor et Annapolis.....	87 50			
	Vallée de la Cornwallis.....	14 00			
	Yarmouth et Annapolis.....	87 00			
	Embranch. de Windsor sur l'Intercol. 32 00				
		220 50	193,908 21	204,372 85	23,474 04
		15,976 75	13,311,440 07	29,545,490 23	2,198,460 22

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Fin.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
	154 00	56,318 82	96 67	100	77 08	66
	89 00	22,805 50	286 19	101	114 02	67
		31,063 90	3,434 80	112	44 85	68
	24,049 67	200,288 02	80,676 46	167	206 48	69
	484 04	34,676 72	8,183 96	131	60 83	70
		60,458 34	1,588 50	103	67 59	71
	2,246 75	17,453 78	4,244 65	132	66 59	72
	180 00	34,187 04	16,624 51	195	107 42	73
		33,720 91	7,450 52	128	57 27	74
		6,448 82	—4,321 56	60	55 97	75
	1,261 60	423,016 70	131,912 84	145	97 27	76
	1,730,096 13	46,785,486 65	14,035,817 66			

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	c.	\$	c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	64'62	8,420	03	11,822	66
2	Albert-Sud.....	16'00	244	60	1,784	71
3	Cie de navigation de la Baie-de-Quinté.....	4'00				
4	Kingston, Napanee et Ouest.....	60'82	14,511	10	25,825	65
5	Baie-des-Chaleurs.....	80'00	7,086	41	5,769	45
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45'00	6,182	58	5,804	39
7	Boucoucher et Moncton.....	32'00	3,789	57	4,540	15
8	Calgary et Edmonton.....	295'07	17,330	23	18,705	71
9	Canada-Atlantique.....	138'00				
10	Comtés du Centre.....	21'00	159'00	80,501	114,955	34
11	Canada-Est.....		136'00	18,968	27,300	22
12	Canada-Sud.....		381'06	444,575	705,796	82
13	Chemins de fer de l'Etat—					
	Intercolonial.....		1,136'00	679,468	1,043,656	57
	Ile du Prince-Edouard.....		210'60	101,599	61,485	54
	Canadien du Pacifique.....	4,039'50				
	Lignes affermées—					
	Atlantique et Nord-Ouest.....	205'00				
	Ontario et Québec.....	469'00				
	Credit-Valley.....	175'10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26'60				
	Toronto, Grey et Bruce.....	191'30				
	Jonction de Guelph.....	15'00				
	Saint-Laurent et Ottawa.....	58'40				
	Montréal et Ottawa.....	23'60				
	Montréal et Ouest.....	66'90				
	Montréal et Lac-Maskinongé.....	12'90	6,161'00	2,742,322	3,416,074	87
	Nouveau-Brunswick.....	173'95				
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	117'20				
	Saint-Jean et Maine.....	91'80				
	Pont de Saint-Jean et prolong. de ch. de fer.....	1'75				
	Frédéricton.....	22'10				
	Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest.....	217'80				
	Colombie et Kootenay.....	27'70				
	Nakusp et Slocan.....	36'90				
	Shuswap et Okanagan.....	51'00				
	Ch. de fer d'Alberta, Dummore à Lethbridge.....	109'50				
	Tobique-Valley.....	28'00				
14	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	45'84				
15	Caraquet.....	68'00	5,840	50	7,045	00
16	Carillon et Grenville.....	13'00	1,065	95	2,017	93
17	Ontario-Central.....	104'00	31,564	37	15,390	12
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75'00	11,056	22	8,904	39
19	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....	32'00	13,815	86	17,973	50
20	Comté de Drummond.....	90'53	13,166	10	16,272	71
21	Elgin et Havelock.....	27'00	3,598	43	3,091	59
22	Erie et Huron.....	76'75	18,597	20	26,435	30
23	Esquimalt et Nanaimo.....	78'00	63,940	37	29,829	82
24	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Sainte-Marie.....	1'33	1,470	37		
25	Grand-Tronc.....	884'25				
	Grand-Occidental.....	561'80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34'78				
	Buffalo et Lac-Huron.....	162'00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie.....	172'75				
	Embranchement d'Owen-Sound.....	12'42				
	London, Huron et Bruce.....	69'01				
	Jonction de Waterloo.....	10'25				
	Norfolk-Sud.....	17'00				
	Wellington, Grey et Bruce.....	168'13				
	Nord.....	172'10				
	Simcoe-Nord.....	33'34	3,161'98	1,849,768	3,817,350	99
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173'90				
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111'37				
	Ligne de ceinture de Toronto.....	12'70				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Nombre.	Observations.	
						\$
1,589	26,167	48,009	200	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dummore à Lethbridge, 109'50 milles, est exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail.	
12	510	2,551	42	2		
4,352	31,523	76,213	58	3		
567	3,080	16,503	32	4		
610	3,069	20,666	72	5		
768	5,373	14,471	75	6		
3,645	15,637	55,319	81	7		
37,226	148,972	407,655	94	8		
3,609	18,620	68,498	37	9		
183,119	1,384,372	2,717,864	91	10		
400,783	812,993	2,936,902	73	11		
17,017	52,802	232,905	101	12		
700,466	4,423,642	11,282,506	91	13		Y compris la partie du chemin de fer d'Alberta et la ligne de la Cie de houille de Dummore à Lethbridge, 109'50 milles.
	*34,818	34,818	+	14	*Les dépenses d'exploitation n'ont pas été classifiées. † Milles parcourus non donnés.	
1,150	6,078	20,114	62	15		
140	31	3,255	50	16		
4,032	20,654	71,641	64	17		
3,102	6,140	29,203	71	18		
4,869	12,130	48,789	70	19		
1,682	21,194	52,315	58	20		
	3,172	9,862	58	21		
3,424	31,160	79,617	51	22		
7,754	185,352	286,876	156	23		
	1,400	2,870		24		
1,153,919	4,272,684	11,093,722	72	25		

N^o 7.—ÉTAT SOMMAIRE des opérations de l'année,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	c.	\$	c.
75	Victoria et Sydney.....	16·26	2,551	84	4,073	90
76	Dominion-Atlantique, comprenant—					
	Windsor et Annapolis.....	87·50				
	Vallée de la Cornwallis.....	14·00				
	Yarmouth et Annapolis.....	87·00				
	Embranchement Windsor de l'Intercolonial.....	32·00				
		220·50	121,262	08	74,466	13
		15,976·75	7,028,103	81	10,399,162	42

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Fin.

Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.		Frais d'exploitation par convoi-mille.		Numéro.	Observations.
\$	c.	\$	c.	\$	c.	centins.			
		4,144	64	10,770	38	93·49	75		
18,054	69	77,320	96	291,103	86	66·94	76		
2,744,753	87	12,577,648	89	32,749,668	99				

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	64 62					
2	Albert-Sud	16 00					
3	Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie-de-Quinté Kingston, Napanee et Ouest.	4 00 60 82					
4	Baie-des-Chaleurs	80 00	Employés.			1	
5	Brockville, Westport et Sauc-Sainte-Marie.	45 00					
6	Bouctouche et Moncton	32 00					
7	Calgary et Edmonton	295 07					
8	Canada-Atlantique. Comtés du Centre.	138 00 21 00	Voyageurs. Employés. Autres.		1		1
9	Canada-Est	136 00	Employés.	1			
10	Canada-Sud	381 06	Voyageurs. Employés. Autres.			1	
11	Chemins de fer de l'Etat— Intercolonial	1,136 00	Voyageurs. Employés. Autres.	1	5	1	2
12	Ile du Prince-Edouard	210 60	Voyageurs. Employés. Autres.			1	2
13	Canadien du Pacifique	6,161 00	Voyageurs. Employés. Autres.	5	21	1	16
14	Colonisation du Lac-Témiscamingue.	45 84					
15	Caraque	68 00					
16	Carillon et Grenville.	13 00					
17	Ontario-Central	104 00					
18	Central du Nouveau-Brunswick	75 00					
19	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	32 00					
20	Comté de Drummond	90 58					
21	Elgin et Havelock.	27 00					
22	Erie et Huron	76 75	Autres				
23	Esquimalt et Nanaimo	78 00					
24	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie.	1 33					
25	Grand-Tronc	3,161 98	Voyageurs. Employés. Autres.	1 7 3	2 16 3	4 5	11 7 16
26	Tunnel Saint-Clair	2 23					
27	Grand-Nord	28 00					
28	Grand Central du Nord-Ouest	50 93					
29	Hereford	53 00					
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	30 00	Employés.				
31	Joggins (à prés. Cie de ch. de fer et de h. du Canada)	12 00					
32	Kent-Nord	34 00					
33	Kingston et Pembroke	112 85					
34	L'Assomption	3 00					
35	Lac-Erie et Rivière-Détroit. London et Port-Stanley	88 05 23 75	Autres				
36	Lotbinière et Mégantic	23 34					
37	Basses-Laurentides	39 50	Employés.				
38	Manitoba et Nord-Ouest. Saskatchewan et Ouest	234 50 15 47	Employés.		1		
39	Vallée de Massawippi	34 00	Employés. Autres.	2 1			
40	Colonisation de Montfort.	21 00					
41	Montréal et Atlantique, autrefois le Sud-Est. Jonction du Lac-Champlain et du St-Laurent.	140 10 61 40	Voyageurs. Employés. Autres.				
42	Ch. de fer du parc et de l'île de Montréal (électrique).	22 03	Voyageurs. Autres.				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

A l'ou- vrage ou sur la voie, formation des trains.	Sortant le bras ou la tête par les fenêtres.	Attelant des wagons		Collisions ou dérail- lements.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
																1
																2
																3
														1		4
																5
																6
																7
															2	8
								2	2					1	2	9
														1	1	10
														1	10	11
														1	11	12
														1	1	13
														4	5	14
														5	48	15
														6	42	16
														7	7	17
																18
																19
																20
																21
																22
																23
																24
															6	25
														2	4	26
														2	23	27
																28
																29
																30
																31
																32
																33
																34
															2	35
																36
																37
																38
																39
															1	40
																41
															1	42

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.			
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
				43	Montreal, Portland et Boston.....	40 60	Employé.		
44	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60	Employé.	1		1			
45	Nelson et Fort-Sheppard.....	55 00							
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00							
47	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électri.).....	13 68	Voyageurs			2			
			Employés.			1			
			Autres.....				2		
48	Pacifique-Nor et Manitoba.....	265 64	Employés.				2		
			Autres.....						
49	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50							
50	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00							
51	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de houille et chemin de fer de New-Glasgow.....	12 50							
52	Montagne-d'Orford.....	26 50							
53	Ottawa et Gatineau.....	54 60							
54	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	144 00	Employés.						
			Autres.....						
55	Vallée d'Ottawa.....	7 00							
56	Colonisation de Parry-Sound.....	40 00							
57	Jonction du Pacifique de Pontiac.....	70 60							
58	Cie de chemin de fer et de carrières, Philipsburg.....	6 75							
59	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50							
60	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96	Employés.			2			
61	Québec et Lac-Saint-Jean.....	242 00	Employés.						
			Employé.						
			Autres.....						
62	Québec-Central.....	153 50							
63	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00							
64	Salisbury et Harvey, y compris embranc. de Harvey.....	52 25	Employé.....			1			
65	Ligne Riveraine.....	82 50							
66	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	Employés.....			1			
67	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	Employé.....						
68	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 31	Employé.....						
69	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel.....	44 67							
70	Sydney et Louisbourg.....	64 90							
71	Témiscouata.....	113 00	Autres.....			1			
72	Mille-Îles.....	4 33							
73	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	17 00	Employé.....						
74	Comtés-Unis.....	61 00							
75	Victoria et Sydney.....	16 26							
76	Canada-Atlantique, comprenant— Windsor et Annapolis..... 87 50 Vallée de Cornwallis..... 14 00 Yarmouth et Annapolis..... 87 00 Embranchement de Windsor et Intercolonial 32 00	220 50	Employés.....						
		15,976 75				25	69	20	89

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Fin.

A l'ou- vrage ou sur la voie, formation des convois.	Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	Attelant des wagons		Collisions ou dérail- lements.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pant sur les ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
				1											1	3	43
																2	44
																2	45
																2	46
																2	47
																2	48
																15	49
																1	50
																	51
																	52
																	53
																	54
																	55
																	56
																	57
																	58
																	59
																	60
																	61
																	62
																	63
																	64
																	65
																	66
																	67
																	68
																	69
																	70
																	71
																	72
																	73
																	74
																	75
																	76
																	6
																	5
																	68
																	91
																	58
																	1
																	2
																	32
																	152
																	187
																	658
																	3
																	7

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère d'Acadie, à Stellarton ..	3:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	2	25	Connu comme C.F. des Mines d'Albion Raccordant le houil. de Drummond avec le ch. de fer Intercol. et le quai de Granton, hav. de Pictou, N.-É.
Cie houillère Intercoloniale.	8:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	4	171	
Cie de fer de Londonderry.....	3:50	4' 8 $\frac{1}{2}$	2	26	Cie de fer de Londonderry à la station de Londonderry, C.F.I.
	4:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	.....	.....	Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est.
	2:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	.....	.....	De la carrière de pierre à chaux de Lanark au garage de Graham, I.C..
	3:00	3:00	2	23	Des Mines de l'Ouest aux ateliers de la Cie de fer de Londonderry.
	23:50		10	245	
CAP-BRETON.					
Association générale des mines— Mines de Sydney.....	4:80	4' 8 $\frac{1}{2}$	4	239	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnage seulement.
Cie houillère du Canada— Ligne principale.....	40:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	8	727	Ces chemins de fer sont possédés et exploités par la Cie houillère du Canada sous le nom du chemin de fer de Sydney et Louisbourg.
Embranchement Victoria.....	5:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	2	150	
do Calédonia.....	1:00	4' 8 $\frac{1}{2}$	2	119	
Baie-Glacée.....	50	4' 8 $\frac{1}{2}$	1	69	
Réserve.....	10:00	3:0	4	228	
Gowrie.....	1:50	3:6	2	150	
	62:80		23	1,682	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.												
Albert (maintenant Salisbury et Harvey).....	*	20,665	45									
Albert-Sud.....					50,460	00						
Atlantique et Nord-Ouest.....		a	1,422,000	00								
Baie-des-Chaleurs.....					620,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					21,888	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					62,400	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					57,600	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					192,060	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					102,100	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					282,855	20						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					1,525,250	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					b	371,633	84					
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					56,014,163	78						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					80,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					224,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					207,251	54						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					88,800	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					44,800	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					39,850	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					297,920	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					15,360	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					c	82,652	82					
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					96,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					750,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					30,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					48,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					104,345	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					297,088	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					46,000	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					9,600	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					155,200	00						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					55,007,930	40						
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....					156,800	00						

a Payable en versements semi-annuels de \$35,550 chacun
 * \$14,665.45 de lisses. † Y compris \$83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham. c Y compris \$44,252.82 de lisses.
 pour 20 ans, du 1er juillet 1880. b Y compris \$24,430.80. Lisses à l'embranchement de Chatham. c Y compris \$24,430.80. Lisses à l'embranchement de Chatham.

N^o 10—ÉtAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Suite.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription ou d'obligations.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—Suite.												
Irondale, Bancroft et Ottawa.												
Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada).	†	58,334 27					160,000 00					
Kent-Nord.							37,500 00					
Kingston, Napanee et de l'Ouest.							268,400 00					
Kingston et Pembroke.							48,000 00					
L'Ancroption.							11,200 00					
Lac-Érie et Rivière-Déroit.							342,400 00					
Colonisation du Lac-Temiscauingue.							327,700 00					
Leunnington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud).							51,200 00					
Lotbinière et Mégantic.							96,000 00					
Basses-Laurentides.							217,000 00					
Colonisation de Montfort.							105,600 00					
474 Montréal et Lac-Maskinongé.							41,280 00					
Montréal et Jonction de Champlain.							108,600 00					
Montréal et Sorel (maintenant de la Rive-Sud).							192,000 00					
Montréal et Ouest.							93,757 57					
Nakusp et Slocan.							361,270 00					
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.							121,600 00					
Che de route et de fer de New-Glasgow.							118,440 00					
Nord et Jonction du Pacifique.							54,000 00					
Centra, Nouvelle-Ecosse.							1,320,000 00					
Sud, Nouvelle-Ecosse.							295,200 00					
Ontario et Québec.							240,000 00					
Montagne-d'Orford.							196,000 00					
Ottawa, Amport et Parry-Sound.							84,300 00					
Ottawa et Vallée de la Gâtineau.							430,400 00					
Vallée de l'Ottawa (formant partie du Grand-Nord).							384,000 00					
Colonisation de Parry-Sound.							21,600 00					
Cie de chemin de fer et carrières de la Jonction de Phillipsburg.							192,000 00					
Jonction Pontiac du Pacifique.							21,600 00					
Pontiac et Renfrew.							313,100 00					
Port-Arthur, Duntuth et Ouest.							13,600 00					
Ile du Prince-Édouard.							271,200 00					
Québec et Lac-Saint-Jean.							3,750,565 38					
Québec Central.							1,047,799 50					
							348,342 00					

† Lisses.

Québec, Montmorency et Charlevoix.												
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec.												
do do do Montréal à Ottawa.												
Sainte-Catherine et Niagara-Central.												
Saint-Louis et Richibouctou.												
Point de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.	500,000 00											
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.												
Saint-Laurent et Atimouctik.												
Compagnie de Tunnel de Saint-Clair.												
Shuswap et Okanagan.												
Norfolk-Sud.												
Norfolk-Sud.												
Sydney et Louisbourg.												
Temiscouata.												
Mille-Iles.												
Vallée de la Tobique.												
Toronto, Grey et Bruce.												
Comtés-Unis.												
Fonction du Waterloo.												
Faerieux (Ontario-Ouest.												
Comtés de l'Ouest (maintenant Dominion-Atlantique).												
Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantique).												
+ Le gouvernement fédéral paye au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.												
												137,966,144 63
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.												
Bramford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc.												
Canada-Atlantique.												
Canada-Central.												
Canada-Sud.												
Ontario-Central.												
Colony, Blairton et Marmora.												
Credit Valley.												
Érie et Huron.												
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord.												
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Érie.												
Hamilton et Nord-Ouest.												
Irondale, Bancroft et Ottawa.												
Kingston et Pembroke.												
Kingston, Napanee et Ouest.												
London, Huron et Bruce.												
Midland.												
Montréal et Ottawa.												
Nord.												
Simcoe-Nord.												
Ottawa, Amport et Parry-Sound.												
Colonisation de Parry-Sound.												
Port-Arthur, Duntuth et Ouest.												
Toronto et Nipissingue.												
Jonction du Lac-Stracon.												

N° 10—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Fin.

Nom de chemin de fer.	Prét.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.												
Canadien du Pacifique.....	649,984	27			237,377	50						
Manitoba et Nord-Ouest.....	900,000	00			533,300	00						
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	50,000	00										
Pacifique-Nord du Manitoba.....	256,000	00										
Saskatchewan et de l'Ouest.....												
Winnipeg et Baie-d'Hudson (maintenant Grand-Nord de Winnipeg).....			1,855,934,	27								
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.												
Canadien du Pacifique.....					37,500	00						
Total, aide des gouvernements.....			21,635,523	32			37,500	00			165,147,	236 17
												300,000 00

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		§	c.	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.
ONTARIO—Suite.													
Comté d'Oxford.	Credit-Valley.												
do de Wellington.	do					200,000 00							
do de Waterloo.	do					135,000 00							
do de Peel.	do					110,000 00							
do d'Hutton.	do					75,000 00							
Cité de Toronto.	do					70,000 00							
do Saint-Thomas.	do					350,000 00							
do de Milton.	do					50,000 00							
do de Brampton.	do					30,000 00							
do d'Ingersoll.	do					20,000 00							
do d'Orangeville.	do					10,000 00							
Village de Streetsville.	do					15,000 00							
	do					20,000 00							
												1,085,000 00	
Comté de Kent.	Erie et Huron					155,000 00							
Ville de Chatham.	do					30,000 00							
do Sarnia.	do					10,000 00							
do Dresden.	do					20,500 00							
do Blenheim.	do					11,000 00							
Village de Wallaceburg.	do					11,000 00							
Township de Somers.	do					14,000 00							
do Woodhouse	do												
												257,500 00	
Ville de Simcoe.	Lac-Erie.					15,000 00							
Township de Norwich-Sud.	do					10,000 00							
do Nord.	do					10,000 00							
Ville de Woodstock.	do					40,000 00							
Township d'Oxford-Est.	do					25,000 00							
do de Woodstock.	do					25,000 00							
Ville de Woodstock.	do					60,000 00							
do Straitsford.	do					120,000 00							
Comté de Perth.	do					40,000 00							
Township de Mornington.	do					10,000 00							
do d'Elma.	do					10,000 00							
Ville de Listowel.	do					15,000 00							
Township de Wallace.	do					10,000 00							
Ville de Palmerston.	do					30,000 00							
Township de Minto.	do					25,000 00							

Ville de Harrison.	do					20,000 00							
Township de Normandy.	do					80,000 00							
do de Bentinck.	do					65,000 00							
do de Brant.	do					20,000 00							
do d'Elderslie.	do					45,000 00							
do d'Arran.	do					43,000 00							
do d'Annabel.	do					32,000 00							
do de Keppel.	do					10,000 00							
do d'Albemarle.	do					22,000 00							
Ville de Mount-Forest.	do					60,000 00							
Township d'Egremont.	do					20,000 00							
do de Glenelg.	do					32,000 00							
Ville de Durham.	do											929,000 00	
Ville d'Owen-Sound.	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound.					75,000 00							
Township de Sarawak.	do					7,500 00							
do de Keppel.	do					3,000 00							
												85,500 00	
Cité de Belleville.	Grande-Jonction.					150,000 00							
Village de Sterling.	do					5,000 00							
Township de Rawdon.	do					15,000 00							
do de Seymour.	do					35,000 00							
do de Percy.	do					8,000 00							
do d'Asphodel.	do											50,000 00	
													213,000 00
													50,000 00
													20,000 00
481	Cité de Guelph.												213,000 00
Comté de Frontenac.	Jonction de Guelph.					170,000 00							
Cité de Kingston.	do					318,000 00							
Village de Keafrew.	do					3,000 00							
	do												491,000 00
Cité d'Hamilton.	Hamilton et Nord-Ouest.					99,733 00							
Village de Georgetown.	do					11,289 00							
Comté de Peel.	do					30,974 00							
do Simcoe.	do					954,007 00							
Ville de Collingwood.	do					22,684 00							
Township d'Innisfil.	do					22,592 00							
do de Woodhouse.	do					20,740 00							
do d'Adjala.	do					2,500 00							
do d'Essa.	do					2,500 00							
do de Tossoronto.	do					10,000 00							
do de Mulmur.	do					5,000 00							
Village d'Alliston.	do					8,000 00							
Township de Nottawasaga.	do					20,386 00							
													539,805 00
do Colchester-Sud.	Lac-Erie et Rivière-Déetroit.					20,000 00							
do Garfield.	do					15,000 00							
Village de Kingsville.	do					10,000 00							
Township de Romney.	do					10,000 00							

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
ONTARIO—Suite.													
Township de Bexley.	Toronto et Nipissingue.												
do de Somerville.	do					15,000	00	15,000	00				
Townships de Luxton, Digby et Langford.	do					15,000	00	15,000	00				
Ville d'Uxbridge.	do					12,500	00	12,500	00				
	do					2,000	00	2,000	00				
Albion.	Toronto, Grey et Bruce.					40,000	00	388,500	00				
Caledon.	do					45,000	00						
Mono.	do					45,000	00						
Amaranth.	do					30,000	00						
Arthur.	do					35,000	00						
Orangeville.	do					15,000	00						
Comté Forest.	do					21,000	00						
Toronto.	do					350,000	00						
Comté de Grey (Groupe).	do					300,000	00						
Owen-Sound.	do					5,000	00						
Minto.	do					15,000	00						
Howick.	do					35,000	00						
Gerrie et Wroxeter.	do					5,000	00						
Feeswater.	do					5,000	00						
Culross.	do					38,000	00						
Turnbury.	do					5,000	00						
	do							988,000	00				
Ville de Brantford.	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié.					25,000	00			25,000	00		
Ville d'Oakland.	do					3,000	00						
do de Waterloo.	do					5,000	00						
Cité d'Hamilton.	do					225,000	00						
Township de Grimsby-sud.	do					4,000	00						
Ville de Lindsay.	Victoria.					85,000	00			268,000	00		25,000 00
Village de Fenslon-Falls.	do					25,000	00						
Township de Verulam et Somerville.	do					22,000	00						
County de Haliburton.	do					54,000	00			186,000	00		

Township de Woolwich.	Jonction de Waterloo.					98,000	00						
Section de Peel.	do					7,000	00						
Village d'Elmira.	do					10,000	00						
do de Saint-Jacob.	do					2,000	00			47,000	00		
Fergus.	Wellington, Grey et Bruce.					10,000	00						
Peel.	do					40,000	00						
Dora.	do					10,000	00						
Maryboro.	do					40,000	00						
Nichol.	do					10,000	00						
Wallace.	do					35,000	00						
Minto.	do					65,000	00						
Bruce.	do					278,000	00						
Howick.	do					15,000	00						
Listowel.	do					35,000	00						
Grey.	do					30,000	00						
Elma.	do					30,000	00						
Morris.	do					18,000	00						
W. Wawanosh.	do					18,000	00						
Ashfield.	do					28,000	00						
Turnbury.	do					8,000	00						
Kincardine.	do							682,000	00				
London.	Pacifique d'Ontario-Ouest.							25,000	00				
Ville de Windsor.	Whitby, Port-Perry et Lindsay.					70,000	00						
Township de Whitby.	do					15,000	00						
do de Reach.	do					30,000	00						
do de Scugog.	do					2,000	00						
Comté de Victoria.	do					85,000	00						
Village de Port-Perry.	do					20,000	00						
Manufacturing Co.	do					94	93	222,094	93				
	do							9,481,142	78				749,500 00
QUÉBEC.													
Caplin.	Baie-des-Chaleurs.					5,000	00						
New-Richmond.	do					6,000	00						
Marie.	do					6,000	00						
Carleton.	do					6,000	00						
Nouvelle et Shoolbred.	do					6,000	00						
New-Carlisle.	do					6,000	00						
Passybaie.	do					3,000	00						
Hamilton.	do					2,500	00						
Farnham.	Canadien du Pacifique.					10,000	00						
Ville de Nicolet.	Comté de Drummond.					5,000	00						
Municipalité de Saint-Léonard.	do					10,000	00						
Paroisse de Saint-Antoine.	Grand-Oriental.					10,000	00						
do de Saint-Denis.	do					10,000	00						

N^o 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1895.

SOMMAIRE.

	Prêt.		Total.		Bonif.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	16,080,688	05			137,966,144	63							153,996,777	68	
Ontario.....	26,000	00			7,239,538	24							7,265,538	24	
Québec.....	3,722,956	00			12,740,159	27							16,463,115	27	
Nouveau-Brunswick.....					4,356,300	00			300,000	00			4,656,300	00	
Nouvelle-Ecosse.....					2,036,916	53							2,036,916	53	
Manitoba.....	1,855,934	27			770,677	50							2,626,611	77	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
			21,635,523	32			165,147,236	17				300,000		187,082,759	49
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	553,000	00			9,481,142	78			749,500	00			10,783,642	78	
Québec.....	2,434,000	00			482,074	00			1,393,000	00			4,309,074	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			273,500	00			60,000	00			356,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					263,685	00							269,685	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....			3,010,000	00			11,130,501	78				2,202,500		16,362,001	78
			24,045,523	32			176,286,737	95				2,502,500		203,484,761	27

ANNEXE N^o 17.

MÉMOIRE SUR LES PROGRÈS DES CHEMINS DE FER DANS LE DOMINION DU CANADA, ET SUR LES HEUREUX RÉSULTATS QU'ILS ONT PRODUIT EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PAYS, PLUS PARTICULIÈREMENT DANS LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES SITUÉS À L'OUEST DU LAC SUPÉRIEUR.

Par l'honorable SIR CHARLES TUPPER, BARONNET, G.C.M.G., C.B.,

HAUT-COMMISSAIRE POUR LE CANADA, À LONDRES, PRÉCÉDEMMENT MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, MINISTRE DES FINANCES DU DOMINION DU CANADA, ETC., ETC.

(Voir la carte, ci-jointe, indiquant le système de voies ferrées du Canada.)

Il est difficile d'essayer de tracer dans l'histoire du développement du Canada la proportion de son avancement que l'on peut réellement et directement attribuer à l'extension de ses chemins de fer, en raison des facilités communicatives exceptionnelles que le pays possède dans ses voies d'eaux, qui même à l'époque présente doivent être regardées comme le facteur principal de sa prospérité commerciale. Une voie de communication par eau qui s'étend de l'embouchure du Saint-Laurent à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, une étendue de 2,260 milles (3,637 kilomètres), rendue navigable au moyen de canaux, constitue un élément d'avancement indépendant dont on doit tenir compte en traitant la question générale, pendant que d'un autre côté, les rivières navigables et les lacs nombreux ont dans le passé contribué et contribuent actuellement au progrès du pays. *Toutefois, la proximité de ces grandes voies de communication a servi de limite à la colonisation générale.*

Ce n'est que lorsque nous sommes rendus sur l'immense territoire à l'ouest du lac Supérieur que l'on peut apprécier l'importance des réseaux de voies ferrées, si l'on désire développer rapidement ces grandes plaines et vallées. L'immense superficie de cette section peut être conçue par la seule donnée qu'il a fallu construire 2,257 milles (3,632 kilomètres) de voie ferrée pour couvrir le parcours depuis le lac Supérieur jusqu'aux eaux du Pacifique.

Mais, bien que cette voie de communication par eau existe, elle ne sert que durant les périodes chaudes de l'année, de sorte que pour les longs mois d'hiver, depuis la fin de novembre jusqu'à la fin de mars, tout l'intérieur de ces régions serait isolé, le trafic serait stagnant et paralysé sans les voies ferrées qui maintenant parcourent tout le pays au moyen de leurs embranchements, de l'est à l'ouest et du nord au sud, recueillant et distribuant les produits des forêts, des champs et de l'industrie sur toute l'étendue du pays, et donnant un accès facile à tous les centres de population en dépit des obstacles que peut créer le climat de l'hiver. Pour le Canada, à plus forte raison que pour tout autre pays, l'existence de cette grande voie ferrée est absolument nécessaire au maintien de sa prospérité et au progrès de son développement.

Dates importantes.

En vue d'indiquer d'une manière brève les résultats heureux produits dans ce pays par la construction de voies ferrées, il serait à propos de mentionner la condition du Canada à trois ou quatre époques. N'oubliant pas toutefois que les résultats indiqués ne sont pas la conséquence unique de la construction de voies ferrées, et que d'autres causes ont contribué en même temps à produire ces résultats : à la cons-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, en vue de relier Saint-André, sur la baie de Fundy, à Lévis, en face de Québec. Le gouvernement impérial contribua £10,000 sterling (200,000 francs) pour les dépenses de cette exploration. Par suite des objections faites par le gouvernement des Etats-Unis, se basant sur la question de frontière non réglée entre le Canada et l'Etat du Maine, le projet ne fut réglé qu'en 1842. La question ayant eu une issue adverse au Canada on a dû faire une nouvelle exploration en 1844, et la ligne fut localisée par un détour considérable de manière à éviter la région en dispute à travers laquelle passait la première ligne.

En 1852, dans le Nouveau-Brunswick, on commença la construction d'un chemin de fer entre Saint-Jean et Shédiac, sur le golfe Saint-Laurent, lequel fut livré au trafic en 1860. Longueur du chemin, 108 milles (174 kilomètres).

Dans l'intervalle, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, on commença en 1854 la construction d'une voie ferrée que l'on a terminé en 1858, entre Halifax et Truro, 61 milles (98 kilomètres).

Cette voie ferrée a été le commencement de ce qui se trouve maintenant le chemin de fer Intercolonial.

Statistique des chemins de fer de 1860.

En 1860 le gouvernement fit un premier effort systématique pour réunir et arranger des renseignements relatifs aux affaires de chemins de fer.

Il y avait cette année-là 16 compagnies de chemins de fer en opération dans la province du Canada, et une étendue de voie ferrée longue de 1,880 milles (3,026 kilomètres), ou si on ajoute les lignes d'embranchement qu'ils possédaient aux Etats-Unis, un total de 2,107 milles (3,391 kilomètres). De ce total 1,974 milles (3,176 kilomètres), avec équipement, avaient coûté \$97,189,641 (485,898,208 francs), desquels le gouvernement a contribué une somme de \$20,246,247 (101,231,235 francs). En l'année 1860, 2,030 milles (3,267 kilomètres) rapportèrent \$6,722,666 (33,613,332 francs), et les frais d'exploitation avaient été de \$5,675,511 (28,377,557 francs). Le nombre de voyageurs était de 1,825,755, et 1,459,446 tonnes (1,459,446 tonnes métriques) de marchandises avaient été transportées; toutefois, pour les marchandises, 4 lignes d'importance mineure, comprenant 91 milles (146 kilomètres), n'ont pas donné de rapports. La course moyenne des convois rapides était de 24.3 milles (391 kilomètres) à l'heure, en y comprenant les arrêts. Le nombre total de personnes employées sur tous les chemins de fer était de 6,606. A la fin de l'année 1859 il y avait sur tous les chemins de fer 384 locomotives, dont 217 étaient la propriété du Grand-Tronc. Les rails étaient de fer, toutes les lignes étaient simples, et le combustible employé pour les locomotives était le bois.

Commencement de la construction du chemin de fer Intercolonial.

En vertu de l'acte de 1867 réunissant les quatre provinces du Canada, il a été expressément stipulé que le chemin de fer Intercolonial serait construit par le Dominion, afin de donner la communication désirée entre les provinces maritimes et le Canada central.

Les travaux furent donc immédiatement commencés, et en juillet 1876 cette voie ferrée a été terminée et livrée au trafic jusqu'à la Rivière-du-Loup, où elle se relia au Grand-Tronc, qui régissait le trafic depuis ce point jusqu'à Lévis, en face de Québec; le gouvernement acquit cette section en 1879. Dans l'intervalle, en 1871 la Colombie anglaise, et en 1873 l'Île du Prince-Edouard, entrèrent dans la confédération canadienne. Par suite du parachèvement du chemin de fer Intercolonial et les raccordements qui en ont découlé avec les voies ferrées existantes, on a établi une communication directe entre les deux ports de l'océan Atlantique, celui de Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, et celui de Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, et un certain nombre de havres à la tête du lac Ontario, le haut du lac Erié et le lac Huron, se raccordant avec les lignes américaines de l'ouest et du sud et obtenant partie du trafic des grands lacs à divers points.

Par conséquent, le 1^{er} juillet 1876 ouvre une nouvelle époque dans l'histoire des chemins de fer du pays, et les statistiques de 1875-76, qui se terminent avec le 30 juin 1876, sont d'une grande importance comme sujets de comparaison.

Statistique des chemins de fer pour 1875-76.

Le nombre des chemins fer en exploitation à cette date était de 37, y compris ceux du gouvernement (les chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Édouard), ayant un parcours total de 5,157 milles (8,299 kilomètres), dont il faut déduire 228 milles (366 kilomètres) pour la partie du parcours du Grand-Tronc, dans les États-Unis, ce qui laissait 4,929 milles (7,932 kilomètres) exploités en Canada. À l'exception de 19 milles (30,5 kilomètres) du Great-Western, la voie partout était simple-dont 2,373 milles (3,819 kilomètres) avaient des rails d'acier, 2,758 milles (4,438 kilomètres) possédaient des rails de fer, et dans le cas d'une ligne, 25½ milles (41 kilomètres), des rails de bois. Le montant total du capital acquitté sur voie ferrée exploitée ou en voie de construction s'élevait à \$333,886,047 (1,669,430,238 francs), dont l'Etat a dépensé \$60,283,026 (301,415,131 francs).

On a transporté 6,331,757 tonnes (6,433,065 tonnes métriques) de marchandises et 5,544,814 voyageurs. Les recettes montèrent à \$19,158,084 (96,790,420 francs), et le coût de l'exploitation à \$15,802,721 (79,013,607 francs). Il y avait 100 locomotives, 773 wagons à voyageurs et 13,647 fourgons à marchandises et à bestiaux. Les chiffres ci-dessus mentionnés ne comprennent pas certaines lignes courtes exploitées par des compagnies houillères, pour fin d'expédition, dont on compte dans la Nouvelle-Ecosse 15, ayant un parcours de 111 milles (178,6/10 kilomètres).

En sus des chemins de fer exploités, il y avait un montant considérable de travaux à exécuter pour voie ferrée et par le gouvernement et par des compagnies privées. Ainsi les rapports officiels publiés pour l'année précédente indiquent qu'au 30 juin 1875 il y avait en construction, mais non prêts pour l'exploitation, 2,275 milles de chemins, soit 3,661 kilomètres. Dans ce nombre de milles il faut comprendre ce qui était en vue pour relier la partie du Canada à l'ouest des grands lacs avec les eaux du Pacifique, et qui a pris pour nom définitif le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Condition générale de la construction des chemins de fer en 1876.

Avant d'étudier ce grand projet et l'ère nouvelle créée par sa réalisation, il serait bien d'examiner jusqu'à quel point était limité le développement de ces voies ferrées dans une partie importante de l'intérieur des régions mentionnées. Une carte accompagnant le rapport ministériel de 1876 indique à la vérité un raccordement général des principales cités du Dominion avec les lignes américaines au sud et l'ouest, mais cette ligne de parcours entier suivait de près le fleuve Saint-Laurent. À l'exception de la ligne du Grand-Tronc se rondant à Ottawa et mesurant 50 milles (80 kilomètres), sur le côté nord de la rivière, et une autre ligne mesurant environ 120 milles (193 kilomètres), se détachant d'un point sur la ligne-mère et se dirigeant vers la rivière Ottawa à Pembroke, il n'y avait à proprement parler aucune ligne perçant les forêts épaisses dont l'intérieur du pays est couvert, à l'exception de quelques sentiers primitifs, quelquefois même impraticables, et même sous ces conditions d'un parcours très limité. Il est vrai de dire que Québec pouvait se relier au moyen de bateaux passeurs d'un bord à l'autre de la rivière, mais il n'y avait pas de communication pour l'est, l'ouest et le nord; Montréal n'avait pas de communications par voie ferrée vers le nord ou l'est, tout en ayant par l'intermédiaire du pont Victoria les communications nécessaires avec le sud.

Cet état de choses toutefois a été promptement changé; on avait en vue la construction d'une voie ferrée sur le côté nord du Saint-Laurent entre Québec et Ottawa, ainsi que la construction d'un chemin de fer reliant les systèmes existants du Canada-Est et Central avec le chemin de fer du Pacifique (expressément stipulée comme condition préalable de l'entrée de la Colombie anglaise dans la confédération.) On avait commencé simultanément à chaque extrémité du parcours, des arpentages inaugurés en juin et juillet 1891, pour parcourir la région intermédiaire.

Condition des communications à l'ouest des Grands Lacs avant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est intéressant de noter les conditions du trafic entre les régions du Canada à l'est et à l'ouest du lac Supérieur avant la construction du chemin de fer du Pacifique.

Jusqu'à la source des eaux canadiennes sur le lac Supérieur, savoir : Prince-Arthur's-Landing, la baie du Tonnerre, l'accès se faisait par navires et vapeurs.

Entre Prince-Arthur's-Landing (maintenant Port-Arthur) et la colonie de la Rivière-Rouge à Fort-Garry (connu depuis sous le nom de Winnipeg), la route suivie par les *voyageurs*, désignée sous le nom de "vieille route des canots", constituait le seul moyen de communication qui utilisait les cours d'eau les plus favorables ainsi que les rivières, sur toute la distance de 451 milles (726 kilomètres).

Il n'y avait sur ce parcours que onze courts portages mesurant huit milles ($12\frac{9}{10}$ kilomètres). Le long de cette route, en 1870, les troupes canadiennes, sous le commandement du colonel, maintenant lord Wolseley, ont fait le parcours pour réprimer l'insurrection des métis et des sauvages du Manitoba. On a trouvé toutefois qu'on ne pouvait utiliser cette voie de communication pour le transport des immigrants et elle a été abandonnée.

Explorations et arpentages pour le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les arpentages pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, commencés en 1871, ont entraîné une dépense considérable, et ont dû se prolonger pendant plusieurs années. Toutefois les renseignements obtenus ont eu une grande valeur et ont donné une quantité de détails quant à la valeur du pays, soit dans l'intérieur, soit sur la côte du Pacifique, qui ont été utilisés avec avantage dans les années subséquentes. En 1877, le chemin de fer fut commencé par l'Etat, mais on s'est bientôt convaincu qu'il serait préférable de faire exécuter l'entreprise par une compagnie subventionnée par le gouvernement. En conséquence la construction de la voie ferrée du chemin de fer du Pacifique, en 1881, a été confiée à la compagnie de ce nom, laquelle devait terminer les travaux en 1891. Pour aider les travaux, le gouvernement fédéral accorda \$25,000,000 (125,000,000 francs) en argent et 25,000,000 d'acres de terre (10,116,600 hectares), en même temps que 640 milles (1,030 kilomètres) de voie ferrée déjà construite et dont le coût se montait, y compris les arpentages, à environ \$33,000,000 (165,000,000 francs).

Construction et parachèvement du chemin de fer du Pacifique.

A l'aide de ce subside la compagnie entreprit les opérations, qu'elle conduisit avec une telle énergie que la ligne était terminée vers 1886, cinq années avant l'expiration du temps mentionné dans l'acte d'entreprise, et le premier convoi allant de Montréal à Vancouver circula durant le mois de juin de cette année.

Depuis cette date, le développement des voies ferrées à l'ouest de Winnipeg de la part de la compagnie et de celle d'autres compagnies dont les constructions ont été rendues possibles par la construction de la ligne-mère, a atteint un point considérable. Les régions éloignées au nord et au sud ont été développées, et les plaines fertiles du Manitoba et du Grand Nord-Ouest ainsi que les plaines plantureuses et les régions minières de la Colombie-Britannique ont été reliées par voies ferrées avec les ports de mer de l'Atlantique et du Pacifique et avec le réseau de chemins de fer américains dans la direction du sud.

Le système économique du Dominion, adopté en 1882, en vue d'aider des compagnies locales au moyen d'octrois de terre et d'argent, dans le but de développer des entreprises de voies ferrées dans les anciennes provinces du Canada, a eu pour résultat, sous le contrôle de règlements sévères, de pourvoir à un ouvrage de première classe.

Statistiques des chemins de fer pour 1885-86.

Les données suivantes se rapportant à la statistique des chemins de fer des années 1885 et 1886 sont d'une grande importance, parce qu'elles indiquent la condition des voies ferrées dans le Dominion à l'époque où l'on a établi une communication d'un océan à l'autre.

Il y avait alors 11,523 milles (18,544 kilomètres) de voie faites et 10,697 milles (17,216 kilomètres) de voie ferrée en exploitation, 10,303 milles (16,581 kilomètres) étaient pourvus des rails d'acier. Le capital acquitté s'élevait à \$653,376,144 (3,266,880,720 francs), y compris les bonis accordés et les dépenses faites par l'Etat, jusqu'à concurrence de \$124,966,467 (624,832,337 francs). Les recettes ont été de \$33,389,382 (166,946,910 francs), et les frais d'exploitation se sont élevés à \$24,177,582 (120,887,910 francs). Le nombre des voyageurs était de 9,861,124, et pour les marchandises 15,670,460 tonnes (15,921,187 tonnes métriques) ont été transportées.

Il y avait 1,567 locomotives, 1,305 wagons à voyageurs et 23,645 fourgons à marchandises et à bestiaux. Les lignes appartenant à des compagnies de houillères et de minerai de fer ne font pas partie des chiffres qui précèdent. Sur ce dernier nombre on comptait dans la Nouvelle-Ecosse 113 milles (182 kilomètres), sous le contrôle de 13 compagnies.

En 1886, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien possédait ou avait sous son contrôle 4,533 milles (7,295 kilomètres) de chemin de fer en Canada, dont 3,769 milles (6,065 kilomètres) étaient en exploitation. Le chemin de fer Grand-Tronc possédait ou avait sous son contrôle 2,598 milles (4,181 kilomètres).

Relevé général du développement des chemins de fer depuis 1886 jusqu'à ce jour.

Quant à ce qui concerne la période de 1886 à aujourd'hui, on a poussé d'année en année, d'une manière active, la construction de voies ferrées, avec leurs dépendances immédiates. Au moyen d'un tunnel percé sous le lit de la rivière Saint-Clair, et complété en 1891, la compagnie du Grand-Tronc obtint un nouveau raccordement de communication directe avec les réseaux de chemins de fer du Michigan, et à la fin de 1890 le gouvernement avait complété le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à la limite orientale du havre de Sydney, Cap-Breton, accroissant par cet ouvrage jusqu'à 1,142 milles (1,838 kilomètres) ce qui constitue la longueur totale de la ligne. A la fin de l'année 1888, on avait construit une voie ferrée, avec un parcours moins prolongé, entre Montréal et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, avec passage à travers l'Etat du Maine et se reliant avec le réseau du chemin de fer Pacifique Canadien. Vers le nord de Québec, on avait construit 242 milles (389 kilomètres) de voie ferrée donnant accès aux districts agricoles du lac Saint-Jean. Vers le nord de l'Ottawa, il faut développer un autre district agricole dont le parcours sera de 56 milles (90 kilomètres) de voie ferrée. De ce parcours 25 milles de voie ferrée (40.2 kilomètres) ont été construits dans la direction de l'ouest et traverseront le district à la source de la rivière Ottawa; à l'ouest de Winnipeg, le pays septentrional est sillonné par des chemins de fer qui font raccordement avec la ligne-mère du Pacifique Canadien. Toutefois, l'une des lignes est longue de 250 milles (402 kilomètres), une autre, de 254 milles (409 kilomètres), et une troisième longue de 191 milles (307 kilomètres), longeant la pente orientale des montagnes Rocheuses, donnent accès à des sections de pays très riche, tandis que les immenses districts qui s'étendent au sud sont couverts par plus d'un chemin et ont communication par raccordement avec les réseaux de chemins de fer américains.

Des réseaux de lignes couvrent les parties sud des vieilles provinces d'Ontario et de Québec. Aujourd'hui, six lignes de chemins de fer se réunissent à Québec, sept à Montréal, sept à Toronto, six à Ottawa et neuf à Winnipeg.

Statistiques des chemins de fer, 1893-1894.

Comme on l'a précédemment observé, l'Etat, les gouvernements des provinces et les municipalités ont largement aidé aux entreprises de chemins de fer, en octroyant des terres et de l'argent. A la fin de juin 1894, le gouvernement fédéral, en outre de la construction de ses propres chemins et d'octrois à la compagnie du Pacifique, a aidé à la construction de 71 chemins de fer, pour lesquels il a dépensé 11½ millions de piastres (56,250,000 francs) en argent comptant. Les gouvernements des provinces ont contribué à la construction de chemins de fer en accordant une somme approchant 30 millions de piastres (150 millions de francs), et les municipalités ont octroyé une somme de près de 16 millions de piastres (80 millions de francs) dans le même but.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A la fin de l'exercice clos le 30 juin 1894, le nombre de milles de chemins de fer complétés était, sans compter les lignes de compagnies privées de houillères et de minerai de fer, de 15,768, soit 25,376 kilomètre, dont 15,368 (25,376) se composaient de rails d'acier : le nombre de milles en exploitation était de 15,627 (25,250 kilomètres). La somme du capital acquitté était de \$887,975,020 (4,439,875,100 francs). Les recettes brutes étaient de \$49,552,528 (247,762,640 francs), et la somme dépensée pour frais d'exploitation de \$35,218,433 (176,092,165 francs), laissant un profit net de \$14,334,095 (71,670,475 francs). Le nombre de voyageurs transportés était de 14,462,498, et celui des marchandises expédiées de 20,721,116 tonnes (21,052,654 tonnes métriques), à peu près d'un million moindre que l'année précédente. Le nombre de milles parcourus par les convois était de 43,770,029 (70,439,526 trains-kilomètres). Le nombre de compagnies propriétaires était de 72, à part les deux lignes de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard, propriétés de l'Etat. La Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien possédait ou contrôlait 6,127 milles (9,860 kilomètres), et celle du Grand-Tronc 3,158 milles (5,082 kilomètres).

De la longueur totale de voie ferrée, voici les parts que possédaient chaque province dans les entreprises de chemins de fer (les fractions de milles seront omises); Ontario, 6,267 milles (10,085 kilomètres); Québec, 3,024 (4,866 kilomètres); Nouveau-Brunswick, 1,396 (2,247 kilomètres); Nouvelle-Ecosse, 825 (1,328 kilomètres); Île du Prince-Edouard, 210 (338 kilomètres); Manitoba, 1,471 (2,367 kilomètres); les territoires, 1,772 (2,852 kilomètres), et la Colombie-Britannique, 800 (1,287 kilomètres). Des marchandises transportées, il y avait 11,169,833 barils, ou 1,112,885 tonnes (11,306,911 tonnes métriques de farine et 100,402,828 boisseaux, ou 2,567,594 tonnes (2,608,676 tonnes métriques) de grains, et 3,609,313 tonnes (3,667,062 tonnes métriques) de bois de construction; on avait transporté 4,245,172 têtes de bétail vivant et 2,921,373 tonnes (2,968,115 tonnes métriques) de produits manufacturés.

Le matériel roulant qui transporta ce trafic se composait de 2,002 locomotives, 1,861 voitures à voyageurs, 636 wagons-poste et à bagages, 35,852 fourgons à marchandises et à bestiaux, et 19,603 trucks et autres wagons.

Résultats de la construction de chemins de fer.

Il reste à indiquer, autant qu'on peut le faire, l'effet produit sur le pays par la construction de chemins de fer sur ses diverses parties; et l'on trouve très utiles pour cette fin les statistiques fournies par le rapport des recenseurs, par les officiers de la douane, de l'agriculture et de l'immigration, les statistiques du ministère des postes, des institutions de banques, du commerce et de la navigation, et des recensements municipaux. En sus de ces sources de renseignements viennent les rapports faits par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes au gouvernement, et qui sont d'une grande importance.

Statistiques de recensements de 1861 à 1891.

D'abord, relativement à la population :

En 1861 la population du Haut-Canada (Ontario) était de 1,396,091; du Bas-Canada (Québec), 1,111,566; du Nouveau-Brunswick, 252,047; de la Nouvelle-Ecosse, 330,857; de l'Île du Prince-Edouard, 80,857. Les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique ne sont pas comprises dans ces chiffres, ne faisant pas partie du Dominion à cette date. A la même époque le Manitoba n'avait pas d'existence séparée, ayant été pris des Territoires du Nord-Ouest en 1870, après leur acquisition par le Canada. Les registres de la population dans ces trois sections du pays ne peuvent être mentionnés maintenant, parce qu'à part les tribus sauvages la population blanche n'était pas censée exister.

En 1871, le premier recensement du Dominion a eu lieu.

La population du pays était alors de 3,689,257. Elle comprenait, en Colombie-Britannique, 36,247, y compris 25,661 sauvages; au Manitoba, 25,228; au Nouveau-Brunswick, 285,594; à la Nouvelle-Ecosse, 387,800; dans Ontario, 1,620,851; dans l'Île du Prince-Edouard, 94,021; dans Québec, 1,191,516; dans les Territoires (embras-

sant quatre régions à l'ouest du Manitoba, jusqu'aux Montagnes Rocheuses, et couvrant une superficie de 394,981 milles carrés—763,971 kilomètres carrés—18,000 aux territoires non organisés, et la balance, comprenant 2,076,500 milles carrés—5,377,827 kilomètres carrés—30,000.

En 1871, les proportions de la population urbaine et rurale étaient les suivants :

Dans Ontario, urbaine, 19·4, rurale, 80·6 ; Québec, urbaine, 19·5, rurale, 80·5 ; Nouvelle-Ecosse, urbaine, 14·0, rurale, 86·0 ; Nouveau-Brunswick, urbaine, 24·3, rurale, 75·7 ; Manitoba, urbaine, 1·2, rurale, 98·8 ; Colombie-Britannique, urbaine, 8·9, rurale, 91·1 ; Ile du Prince-Edouard, urbaine, 1·15, rurale, 88·5 ; les totaux pour le Canada étant de 18·8 pour les villes et 81·2 pour la campagne, et la population urbaine totale de 686,019. De ce nombre Montréal avait 107,225 habitants ; Toronto, 56,092 ; Québec, 59,699 ; Ottawa, 21,543. Winnipeg ne possédait que 241 habitants ; Victoria, en Colombie-Britannique, 3,270, et Vancouver ainsi que New-Westminster n'existaient pas.

Passant le recensement de 1881, celui de 1891 montre que les populations sont les suivantes :—

Population totale du Canada 4,833,239, comprenant pour la Colombie-Britannique 98,173 ; Manitoba, 152,506 ; Nouveau-Brunswick, 321,263 ; Nouvelle-Ecosse, 450,396 ; Ontario, 2,114,321 ; Ile du Prince-Edouard, 109,078 ; Québec, 1,488,535 ; les quatre districts organisés des "Territoires", 66,709, et les territoires non organisés, 32,168. La population est maintenant considérée comme étant de 5,000,000.

Les proportions entre les populations urbaines et rurales étaient en 1891 pour Ontario, urbaine, 33·2, rurale, 66·8 ; Québec, urbaine, 29·2, rurale, 70·8 ; Nouvelle-Ecosse, urbaine, 21·2, rurale, 78·8 ; Nouveau-Brunswick, urbaine, 19·4, rurale, 80·6 ; Manitoba, urbaine, 22·5, rurale, 77·5 ; Colombie-Britannique, urbaine, 42·5, rurale, 57·5 ; Ile du Prince-Edouard, urbaine, 13·0, rurale, 87·0 ; les territoires, urbaine, 5·6, rurale, 94·4. Pour le Canada entier, urbaine, 28·7, rurale, 71·3. La population urbaine pour tout le Canada était de 1,390,910.

Il y avait deux villes possédant 100,000 habitants et plus : Montréal, 216,650, et Toronto, 181,220.

Sept villes possédaient de 25,000 habitants à 70,000, en y comprenant Winnipeg, dont la population est de 25,642, soit une augmentation de 221·1 pour 100 dans la dernière décade.

Onze villes possédaient de 10,000 habitants à 25,000, en y comprenant Vancouver, dont la population était de 13,685, et Victoria, 16,841, 181·2 pour 100 d'augmentation pour cette ville.

Vingt-six villes possédaient de 5,000 à 10,000 habitants ; de ce nombre était New-Westminster, population, 6,641, soit une augmentation de 342·7 pour 100 d'augmentation dans la dernière décade. Quarante-six villes possédaient une population de 3,000 à 5,000 habitants, en y comprenant Springhill, Nouvelle-Ecosse, dont la population était de 4,813, soit une augmentation de 434·7 pour 100. Nanaïmo, sur l'île Vancouver, 4,595, augmentation de 179·3 pour 100. Calgary, Brandon et Portage-la-Prairie sont des villes situées dans la section occidentale du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui ont développé leur activité et peuvent compter des populations respectives de 3,876, 3,778 et 3,363.

Si l'on prend la partie des occupations, l'on voit qu'il y a 408,738 fermiers, ou avec leurs enfants engagés dans l'agriculture, 649,506. Ce chiffre ne comprend pas la main-d'œuvre.

Du dernier total la Colombie-Britannique possédait 5,874 habitants, une augmentation de 116·7 pour 100, comparativement à 1881 ; Manitoba possédait 29,014, augmentation, 115 pour 100 ; et les Territoires du Nord-Ouest, 10,837, contre 1,011 en 1881, augmentation de 971·9 pour 100.

En 1891, il y avait 28,537,242 acres (11,547,994 hectares) de terre arable, contre 21,899,180 acres (8,856,763) en 1881, et 17,335,818 acres (7,015,181 hectares) en 1871.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

On peut juger du développement industriel du pays en consultant la table suivante :

	1871.	1881.	1891.
Nombre d'établissements.....		49,923	75,768
Capital engagé.....	{ \$77,964,020 (389,820,100 fr.)	{ \$165,302,623 (826,513,115 fr.)	{ \$353,836,817 (1,769,184,085 fr.)
Nombre d'employés.....	187,942	254,935	367,865
Gages payés.....	{ \$40,851,019 (204,255,095 fr.)	{ \$59,429,002 (297,145,010 fr.)	{ \$99,762,441 (498,812,205 fr.)
Coût de la matière première.....	{ \$124,907,846 (624,539,230 fr.)	{ \$179,918,593 (899,592,965 fr.)	{ \$255,983,219 (1,279,916,095 fr.)
Valeur des produits.....	{ \$221,617,773 (1,108,088,865 fr.)	{ \$309,676,068 (1,548,380,340 fr.)	{ \$475,445,705 (2,377,228,525 fr.)

En 1891, la Colombie-Britannique avait 770 établissements, avec un capital placé évalué à \$11,999,928 (59,999,640 francs); Manitoba, 1,031, avec \$10,155,182 (50,575,910 francs), et les Territoires, 375, avec \$1,827,310 (9,136,550 francs).

La Colombie-Britannique avait 59 établissements produisant chacun pour une valeur de \$50,000 (250,000 francs) et plus, contre 13 établissements en 1881, et 18 produisant pour une valeur de \$100,000 (500,000 francs) et plus, contre 4 en 1881.

Le Manitoba avait 39 établissements produisant chacun pour une valeur de \$50,000 (250,000 francs) et plus, contre 13 en 1881, et 26 établissements qui avaient un capital de \$100,000 (500,000 francs) et plus, contre 5 en 1881.

Les Territoires possédaient 7 établissements produisant chacun pour une valeur de \$50,000 (250,000 francs) et plus, tandis qu'elle n'en possédait aucun en 1881; de ces établissements 3 produisirent pour \$100,000 (500,000 francs) valant et plus.

De tous les établissements du Canada, 1,675 avaient un commerce de \$50,000 (250,000 francs) et plus; 899 de \$50,000 à \$100,000 (250,000 à 500,000 francs) 776 de \$100,000 (500,000 francs), et deux de \$1,000,000 (5,000,000 francs) et plus.

En 1891 il y avait 23,552 employés au service des chemins de fer; de ce nombre on comptait 4,204 mécaniciens de locomotives et chauffeurs. Il y avait 13,417 mineurs dont 5,660 dans la Nouvelle-Ecosse et 4,591 en Colombie Britannique; 12,319 hommes employés de scieries et flotteurs, dont 1,521 en Nouvelle-Ecosse, 1,240 au Nouveau-Brunswick et 1,119 à la Colombie-Britannique, et 27,079 pêcheurs, dont 14,478 en Nouvelle-Ecosse, 2,926 au Nouveau-Brunswick et 3,798 à la Colombie-Britannique.

Sous d'autres rapports, l'on peut donner les statistiques d'accroissements jusqu'à une date plus récente que celle du dernier recensement, et les chiffres qui suivent couvrant la période expirée au 30 juin 1894 donneront un aperçu des plus approximatifs, et de nature à faire apprécier les conditions des industries jusqu'au moment actuel.

Statistiques de l'industrie et du commerce pour 1894.

La somme totale des exportations et des importations du Canada était, pour l'année terminée le 30 juin 1894, de (1) \$240,999,889 (1,204,999,445 francs), contre une somme totale de \$131,027,532 (655,137,660 francs) en 1868.

De ce nombre, les centres suivants de communications de voie ferrée avaient pour leurs parts en chiffres ronds, Halifax, \$13,500,000 (67,500,000 francs); Saint-

(1) Les valeurs seules ne donnent pas la vraie mesure de cette augmentation. Depuis 1868 les prix sont diminués amplement de 33½ pour 100. Sur les bases de 1868, les rapports du commerce pour 1894 devraient être de \$305,000,000 (1,525 millions de francs). D'après les chiffres que nous venons de donner, il est possible d'apprécier l'augmentation de la valeur totale du commerce.

Jean, \$7,000,000 (35,000,000 francs); Québec, \$8,700,000 (43,500,000 francs); Montréal, \$96,400,000 (482,000,000 francs); Toronto, \$22,000,000 (110,000,000 francs); Winnipeg (le seul port d'entrée du Manitoba), \$4,200,000 (21,000,000 francs); Vancouver, 2,100,000 (10,500,000 francs); Victoria, \$5,900,000 (29,500,000 francs). Le total pour la Colombie-Britannique en 1894 était de \$13,412,181 (67,060,905 francs), contre un total de \$3,652,459 (18,262,295 francs) en 1872, et un total de \$6,906,915 (34,534,575 francs) en 1886. Le total pour Winnipeg n'était en 1872 que de \$1,027 888 (5,138,940 francs).

On évalue maintenant à \$100,000,000 (500,000,000 francs) la valeur du commerce *interprovincial* dans le Dominion, c'est-à-dire les productions d'une province dont une autre a besoin. Ce commerce n'était que de \$4,000,000 (20,000,000 francs) en 1868. Cette augmentation est uniquement due au progrès des chemins de fer.

En 1893-94 le Canada exporta 996,000 tonnes (1,011,936 tonnes métriques) de ses produits de houillères; de cette quantité 241,000 tonnes (246,586 tonnes métriques) partirent de la Nouvelle-Ecosse et 716,000 (727,456) de la Colombie-Britannique, tandis que la quantité de houille exportée des Territoires était de 34,000 tonnes (34,554 tonnes métriques). On n'a expédié hors du pays qu'une faible quantité de minerai de fer ou de cuivre, mais à l'occasion de la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien on a découvert à Sudbury des mines de nickel, et l'exploitation de ces nouvelles mines s'est développé avec le résultat que l'on a expédié en 1893-94, 4,205 tonnes (4,205 tonnes métriques) de ce minerai, dont la valeur s'est élevée à \$808,799 (3,043,995 francs).

Statistique de la population urbaine et du progrès dans l'ouest.

À la date présente, 1895, la population supposée des principales cités, villes et villages situés sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien et ses embranchements, dans le Manitoba, les territoires et la Colombie-Britannique, est la suivante : D'endroits ayant 300 à 1,000 habitants, on en compte 9; de 2,000 à 5,000, 15; la population de la ville de Winnipeg est évaluée à 30,000, celle de New-Westminster, 9,000, et de Vancouver, 20,000.

Les cotisations de quelques-unes de ces cités pour l'année 1893 sont les suivantes :

Calgary, \$1,400,000 (7,000,000 francs); Vancouver, \$18,655,000 (93,275,000 francs); New-Westminster, \$7,504,132 (37,520,660 francs); Winnipeg, \$21,692,700 (108,463,500 francs), (en 1892 elle était de \$8,000,000,—40,000,000 francs); Brandon, \$5,218,838 (15,594,190 francs).

North-Bay, Sudbury, Fort-William, Portage-du-Rat, Kéwatin, Deloraine, Medicine-Hat, Régina, Dunmore, Mâchoire-d'Original, Edmonton, Prince-Albert et une longue liste d'autres villes ont des cotisations variant entre \$125,000 et \$500,000 (625,000 à 2,500,000 francs). D'un autre côté, Kamloops, Yale, Port-Moody, Nelson et une douzaine d'autres villes dans la Colombie-Britannique portent ces chiffres à des millions.

Des 38 banques constituées du Canada (qui avec leurs succursales forment 516 institutions) pas moins de 10 avaient des succursales à Winnipeg, 3 à Brandon, Calgary, Edmonton, Vancouver, New-Westminster, et 2 dans 15 ou 20 autres endroits, à part les banques privées. On a jugé nécessaire d'établir à Winnipeg une bourse de marchands qui est la cinquième en Canada et dont les affaires dans les premiers six mois ont atteint une somme de \$4,974,267 (24,871,135 francs).

Il est à noter ici que les transactions des cinq bourses de marchands placées à Montréal, Toronto, Halifax, Hamilton et Winnipeg se chiffraient pour l'année 1895 à \$981,137,563 (4,905,687,815 francs).

Jusqu'à juin 1894, la superficie totale du terrain arpenté pour le compte du gouvernement fédéral en vue de la colonisation dans le Manitoba, les territoires et la Colombie-Britannique, s'est élevée au chiffre de 77,839,695 acres (31,498,922 hectares) qui, divisé en fermes de 160 acres (64,746 hectares) chacune, donnerait une moyenne de 486,494 fermes. Il y a par conséquent une vaste étendue de terrain agraire prête à la colonisation.

Sur le parcours de la ligne-mère du chemin de fer Pacifique Canadien entre Ottawa et Vancouver, il y a 206 stations dont la population résidente est due presque exclusivement à la construction de cette ligne. A plusieurs endroits le long de l'immense parcours se sont établies plusieurs industries importantes dans les mines, les produits agricoles, industriels et le bois marchand.

Il ne faut toutefois pas oublier que ces stations pour la plupart ne servent que de gares d'arrêt, à l'exception de quelques endroits où ces gares desservent les colonies voisines agricoles ou minières, mais en même temps, dans toutes les villes d'une importance plus considérable on y rencontre un haut degré de confort moderne. On y trouve les tramways électriques, de bonnes chaussées, de grands édifices publics, de l'approvisionnement d'eau par aqueduc, de magnifiques hôtelleries, des magasins bien fournis, et des demeures privées bien bâties, des églises, des écoles et des théâtres, ce qui place ces villes de la prairie et du littoral dans un état de progrès dont on n'a pas l'idée dans les villes de l'ancien monde possédant le triple de leur population.

En s'appuyant sur des centaines de rapports relatifs à des endroits à l'ouest d'Ottawa, on arrive à déterminer que mettant de côté les villes dont l'existence était établie avant la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, et sans y comprendre la valeur des terrains en culture, la valeur immobilière des nouvelles villes, le long du parcours de la ligne, a dépassé \$100,000,000 (500,000,000 francs).

La valeur progressive fixée par la cotisation de ces propriétés immobilières, qui n'avaient aucune valeur en 1880 mais en ont acquis depuis la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, est de quatre fois plus élevée que la somme dépensée par le pays pour ces travaux.

Il serait difficile de produire des données plus convaincantes des résultats heureux de la politique des chemins de fer de ce pays qu'en mentionnant le simple fait que l'on peut aujourd'hui faire le trajet par voie ferrée entre Halifax, sur l'océan Atlantique, et Vancouver, sur l'océan Pacifique, soit une distance de 3,661 milles, (5,892 kilomètres) en 5½ jours, pour la somme de \$53.50 (267.50 francs); tandis qu'à partir de Montréal, terminus de la navigation d'été jusqu'à Vancouver, la durée du voyage serait d'un peu plus de quatre jours, et les frais de passage \$42 (210 francs). La durée du voyage est calculée sur le temps moyen et comporte nombre d'arrêts. Il ne faut pas oublier que dans une circonstance spéciale on pourrait réduire considérablement la durée de la course. On peut d'ailleurs saisir la différence dans la durée du parcours que nous venons de mentionner par ce qu'a duré le transport des troupes sous le commandement de sir Garnet Wolseley en 1870, quand on a dû prendre deux mois, malgré la rapidité exigée par l'expédition, pour parcourir l'espace intermédiaire de 452 milles (727 kilomètres), de la tête du lac Supérieur à l'emplacement actuel de Winnipeg.

A l'époque actuelle, où sans compter le transport des voyageurs, il se fait une proportion tellement considérable des affaires universelles par le moyen de communications postales, il est facile de concevoir quels avantages énormes peut rapporter le chemin de fer par la rapidité du transport dans le pays en général. Il ne faut pas non plus perdre de vue que par suite de l'aide apportée aux chemins de fer par les lignes télégraphiques et les autres accessoires, le relèvement entre les deux océans est presque instantané.

Les détails qui suivent se rattachant aux services des postes sont des plus importants: Si l'on prend pour point de départ l'année 1868, celle qui a suivi la Confédération, il y avait 3,638 bureaux de poste, et le nombre des lettres en circulation avait été de 18,100,000. En 1872, il y avait en Canada 4,135 bureaux, et le nombre de lettres et cartes-poste expédiées s'est élevé à 30,600,000, sans compter 24,400,000 journaux. A cette époque, on comptait dans le Manitoba et les territoires, 27 bureaux desservant une circulation de 80,000 lettres et cartes-poste, et dans la Colombie-Britannique, 38 bureaux, avec une circulation de 160,000 lettres et cartes-poste et 150,000 journaux. En 1894, nous avions dans le Canada 8,666 bureaux ayant à pourvoir à la transmission de 130,840,000 lettres, cartes-poste et journaux. Nous comptons dans le Manitoba et les territoires 692 bureaux, avec une circulation de 8,845,000 lettres et cartes-poste et 1,300,000 journaux, pendant que dans la Colom-

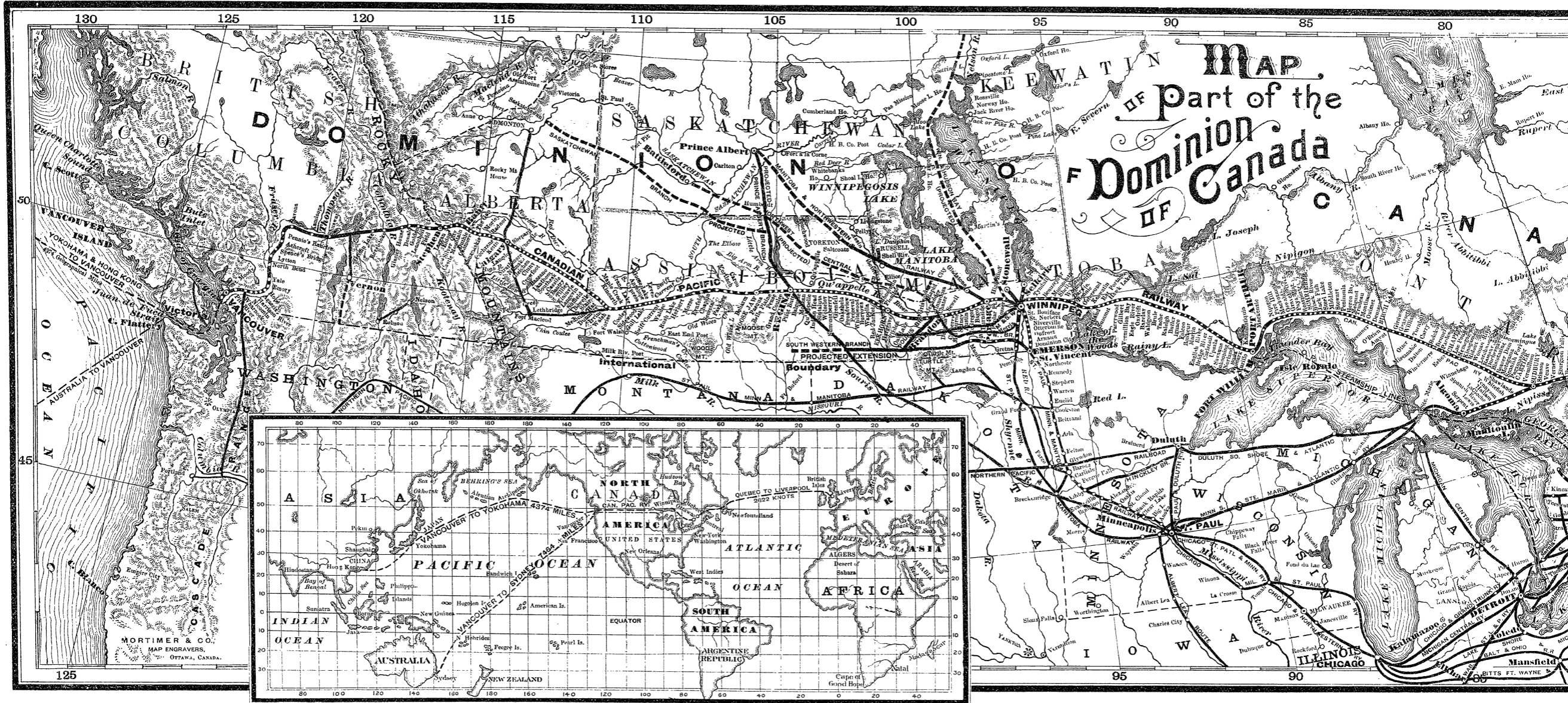
bie-Britannique il existait 229 bureaux veillant à la circulation de lettres et cartes-poste atteignant le chiffre de 3,880,000 et d'au delà de 500,000 journaux.

On ne doit pas oublier quand on étudie l'histoire de la construction de ce grand chemin de fer, que le point de départ avait en vue des développements subséquents.

C'est dû à la construction de cette ligne s'il est devenu possible d'établir un service régulier à travers l'océan Pacifique entre un point de départ sur propriété britannique et le Japon, la Chine et l'Australie par une voie plus courte qu'aucune autre existante. Il ne faut maintenant que $11\frac{1}{2}$ jours pour aller de Vancouver à Yokohama; à Hong-Kong, 19 jours, Sydney, 23 jours, et dans les cas spéciaux on peut diminuer considérablement cette durée du voyage.

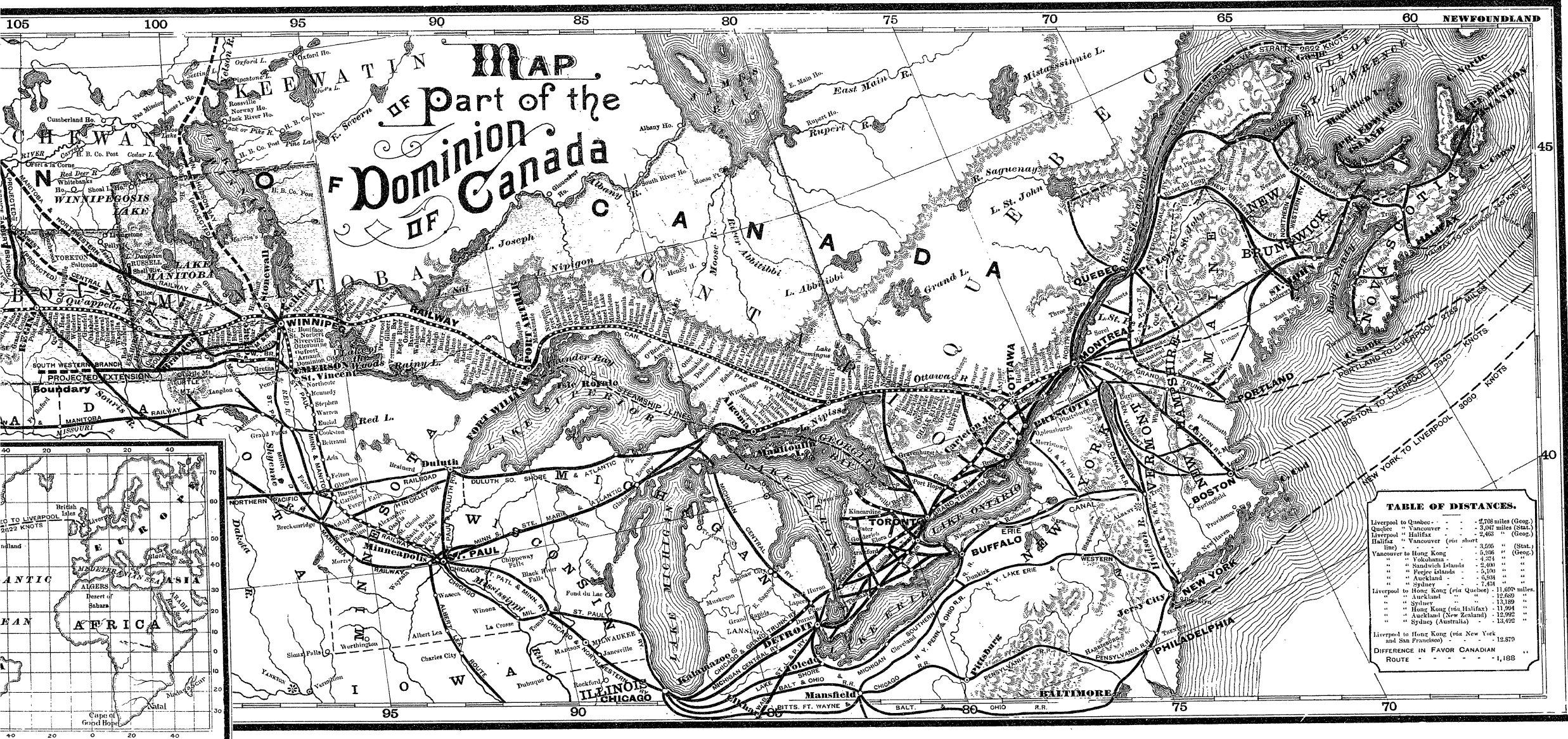
En rapport avec les résultats obtenus par le gouvernement fédéral depuis la Confédération en 1867, on a fait une dépense pour la construction des chemins de fer de l'Etat et les subventions accordées aux entreprises de chemins de fer individuelles, s'élevant à \$124,614,140 (623,070,700 francs), et l'on en arrive à la conclusion que cet emploi des fonds publics a eu un excellent résultat pour le pays. Dans le Canada ainsi que dans les autres parties du monde, spécialement aux États-Unis, il est hors de question que la véritable politique à suivre est de travailler dans les intérêts du progrès du pays en commençant d'abord par pourvoir au moyen de développer l'industrie et le commerce en augmentant les facilités de communication.

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER.
CINQUIÈME SESSION, LONDRES, 1895.



CARTE DES CHEMINS DE FER DU CANADA, POUR SERVIR D'ECLAIRCISSEMENT A LA NOTE DE L'HON. SIR CHARLES TUPPER.
MAP OF THE RAILWAY SYSTEM OF CANADA TO ACCOMPANY PAPER BY SIR CHARLES TUPPER.

CONGRÈS INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER.
CINQUIÈME SESSION, LONDRES, 1895.



CARTE DES CHEMINS DE FER DU CANADA, POUR SERVIR D'ECLAIRCISSEMENT A LA NOTE DE L'HON. SIR CHARLES TUPPER.
MAP OF THE RAILWAY SYSTEM OF CANADA TO ACCOMPANY PAPER BY SIR CHARLES TUPPER.