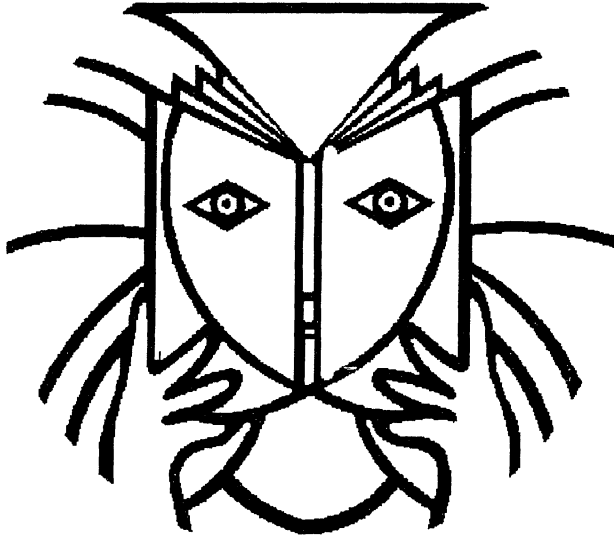




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2001

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

*Microfilmed by
the NATIONAL ARCHIVES
OF CANADA*

Microfilmé 2001

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE
DU CANADA**

OTTAWA

*Microfilmé par
les ARCHIVES NATIONALES
DU CANADA*

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 10.

QUATRIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

54063

SESSION 1886.

OTTAWA: IMPRIMERIE McLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, CINQUIÈME PARLEMENT, 1886.

A	B
Achigan vert, et doré.....	Baux de terres à pâturages.....
Acte du Canada concernant les compagnies par actions, Compagnies constituées en vertu de l'.....	Bayfield, Havre de.....
Acte du cens électoral.....	Bibliothèque du parlement, Rapport annuel sur la.....
Acte de tempérance du Canada :— Argent payé à P. R. Jarvis.....	Billets de banque.....
Causes devant la cour Suprême.....	Billets fédéraux.....
Montant payé à P. M. Barker.....	Bois, Règlements concernant les terres et les, C.-B.....
Pétitions et papiers.....	Boissons importées et exportées.....
Actif pour réduire la dette du Canada.....	Bonis aux chemins de fer.....
Actionnaires des banques.....	Brier et Long, Iles.....
Actionnaires du chemin de fer du G. T.....	Britannique canadienne, Compagnie de prêt et de placement.....
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les	Brockville et Ottawa, Trains portant la malle entre.....
Agents employés pour les achats.....	Brockville et Toronto, Trains portant la malle entre.....
Agriculture, Rapport annuel.....	Budget, 1886-87.....
Aide municipal aux chemins de fer.....	Budget supplémentaire.....
Angleterre, Dépenses de voyages en.....	Bureau des examinateurs du service civil, Rapport du.....
Anderson, James, Correspondance avec.....	Bureaux de poste à Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue.....
Approvisionnement achetés pour C. C. I.....	
Arbitres fédéraux, section 16, C. I.....	C
Archives du Canada.....	Canada, Archives du.....
Arrérages des honoraires des mesurcurs de bois.....	Calgary à Fort McLeod, Malle de.....
Aspy, Affaire de la Baie d'.....	Colombie-Britannique, Pêcheries de la.....
Auditeur général, Rapport annuel.....	Colombie-Britannique, Terres fédérales dans la.....
B	Canadien du Pacifique, Chemin de fer.... 35 à 35e
Baie des Chaleurs, Cie du chemin de fer de la	Rapports financiers.....
Baie-d'Hudson, Approvisionnements de la Compagnie de la.....	Choix de la route—Rapports sur les pro- grès,—Terrains; pour les gares et de ballast; 200 pieds de droit de passage— Paiement de la subvention et du prêt; section Est, section Centrale,—Taux, péages et prix de passage— Conditions
Baie d'Hudson, Exploration de la.....	
Baker et Cie, I. G.....	
Banques d'épargnes.....	
Banques, actionnaires des.....	
Baptêmes, mariages et sépultures.....	
Barker, P. M., Montant payé à.....	
Batoche, Papiers trouvés à.....	

C

Canadien du Pacifique, Chemin de fer—*Suite*.
spéciales requises en vertu de l'acte
refondu des chemins de fer—Divers :—
Formule d'hypothèque; autorisation de
transférer la section Est du C. C. P. à la
compagnie du C. C. P.; réclamation de
la *Lake Superior Silver Mining Co.* ;
réclamation de A. S. Farewell..... 35a

Correspondance entre le département de
l'Intérieur et le C. C. P..... 35b

Conventions avec Andrew Onderdonk,
Wilson et McCready, et Head, Wrightson
et Cie..... 35c

Chemin de fer de la rive Nord..... 35d

Ligne de jonction du Nord et du Pacifique. 35e

Canaux, Statistique des..... 5a

Cap-Breton, Explorations au..... 67b

Cap-Race, Phare du..... 53

Cartes indiquant la température..... 11d

Cartouches 80a, 80c

Cens électoral, Acte concernant le 87

Certificats d'ingénieurs..... 70

Chef Kah-ke-wa-quo-na-by, Paiemens au... 38b

Chemins de fer, Aide aux..... 20, 78a

Chemins de fer, Bonis aux..... 57

Chemins de fer, Désaveu de chartes de..... 81

Chemin de fer du Grand-Tronc..... 19a

Chemin de fer de la Ligne Directe 67, 67a

Chemins de fer, Statistique des..... 13a

Compagnies de chemins de fer subvention-
nées 78

Compagnies de chemins de fer, Terres accor-
dées aux..... 20f

Chemins de fer et canaux, Rapport annuel... 13

Chemins de fer, canaux et navigation,
Dépenses pour les..... 39

Chêne, pin et épinette, billots de, Droits
d'exportation sur les..... 40

Chignectou, Cie de chemin de fer de trans-
port maritime de..... 68

Commerce et Navigation, rapport annuel ... 1

Commissaires des Affaires des Sauvages..... 38e

Commissaire de la police à cheval du Nord-
Ouest, Rapport du..... 8a

Commissaire de la police fédérale..... 44

Commission sur les pertes subies pendant la
rébellion 52f

Commission sur les réclamations militaires... 80

Comptes du Canada, Ontario et Québec..... 18

Compagnies constituées en vertu de l'acte
du Canada concernant les compagnies
par actions..... 9a

Comptes provinciaux..... 18

Comptes publics, Rapport annuel..... 2

Concessions aux Métis du N.-O..... 8b

Concession de terres à M. Valin, M.P..... 20a

C

Conseil du Nord-Ouest, Pétition du..... 79

Conseils tenus par les chefs des Six-Nations. 38a

Coupe de bois, Licences ou permis de..... 61, 61a

Cour Suprême sur l'acte des licences de 1883 41, 41a

Cour Suprême, Jugemens de la..... 41b

Cowan, Meurtre de David L..... 74

D

Dépenses causées par la rébellion 50

Dépenses imprévues 23

Dépôts dans les caisses d'épargnes des bu-
reaux de poste..... 37

Désaveu des chartes de chemins de fer..... 81

Deschêne, G. H., Paiemens à..... 38

Dette du Canada, Actif réuisant la..... 64

Dickey, James A., Lettres de..... 35f

Dingman, Mr., Rapport de..... 38

Distribution des statuts 29a

Dodge, Brenton H., Renvoi de 72

Doré et achigan vert..... 77e

E

Eclaireurs de la police..... 44a

Echantillons de farine pour les Sauvages.... 38d

Electeurs sauvages, Enregistrement des..... 38g

Employés sur le C. I..... 66i

Emprunt temporaire, Sommes empruntées
comme..... 46

Enregistrement d'électeurs sauvages 38g

Entrepreneurs qui ont loué leurs attelages
pour transport 80l

Esquimalt à Nanaimo, Chemin de fer d'. 62, 62a

Etat-major du major général Middleton..... 80f

Etats-Unis, Navires de pêche des..... 77a

Etats-Unis, Réciprocité de commerce avec les
65

Exploration de la Baie d'Hudson..... 11c

Exportation, Droit d', sur les billots de chêne,
de pin et d'épinette..... 40

Exportations et importations..... 42

F

Fabriques de liqueurs..... 47c, 47d

Farine pour les Sauvages 38d

Feu et les risques de la navigation intérieure,
Cies d'assurances contre le..... 14

Fonds consolidé, Recettes et dépenses impu-
table au 31

Frai de poisson blanc 77e

Frontière ouest de l'Ontario..... 28, 28a

G

Gain et frais d'exploitation, C. I..... 66h

Gare du chemin de fer à Saint-Jean, N.-B.... 66e

Gillis, Alexander, Procès de..... 82

Gouverneur général, Mandats du..... 24

Grand Tronc, Actionnaires du G. T..... 19b

Grand Tronc, Chemin de fer du..... 19a

H	M
Hamilton au Nord-Ouest, Chemin de fer d'... 35c	Malle entre Calgary et Fort McLeod..... 30
Head, Wrightson et Cie, Convention avec ... 35c	Malles entre Toronto, Brockville et Ottawa.. 19
Hearn, James, Mise à la retraite de.. 22a	Mandats du Gouverneur général..... 24
Henev, John, Réclamation de..... 91	Manitoba, Chartes de chemins de fer dans le 81
Hensley, Rapport du juge. 82	Manitoba, Recensement du..... 36, 36a
Hudson, Baie d', Approvisionnements de la Cie de la..... 50	Marine Marchande anglaise..... 70
I	Marine, Rapport annuel de la..... 11
I. G. Baker et Cie. 38h	Marine et pêcheries, Rapport en 1869..... 77b
Ile long..... 63	Matériel roulant, C. I..... 66, 66b
Ile du Prince-Edouard, Remboursement de droits dans l'..... 60	Médailles pour les volontaires..... 80m
Immigration chinoise..... 86	Mesureurs de bois, Arrangements d'honoraires des..... 61b
Importations et exportations de boissons..... 47e	Métis du Nord-Ouest, Concessions aux..... 8b
Impression des listes électorales..... 87a	Métis, Réclamations des..... 45a
Inspecteurs des affaires des Sauvages..... 38e	Milice, Rapport annuel..... 6
Instructions aux reviseurs 54	Miliciens, Pensions des..... 80d, 80e
Intercolonial, Chemin de fer..... 66 à 66i	Militaires, Commission sur les réclamations. 80
Matériel roulant 66, 66b	Mise à la retraite de James Hearn..... 22a
Wagons particuliers..... 66a	Mises à la retraite..... 22, 22a, 22b
Gare, à Saint-Jean, N.-B. 66c	Mongrain, Louison, Procès de..... 74
Domage à la propriété de George Lavoie..... 66d	Morin, Edouard, Réclamation de..... 38
Plante, J. B., réclamation de..... 66e	Munitions..... 80a, 80c
Section 16..... 66f	Muskoka, Bureaux de poste dans..... 30a
Achats d'approvisionnements..... 66g	Mc
Gains et dépenses d'exploitation 66h	McDonald, Angus, Nomination de..... 36b
Nombre d'employés..... 66i	McLeod, Isaac, Destitution de..... 83
Intérieur, Département de l', et le C. C. P., Correspondance entre le..... 35b	McKenzie, John Leander, Prétendue infraction des lois de douanes par 34, 34a
Intérieur, Rapport annuel de l'..... 8	N
J	Navires de pêche des Etats-Unis. 77a
Jarvis, P. R., argent payé à..... 47b	Nipissingue, Bureau de poste à..... 30a
Juge Hensley, Rapport du..... 82	Non-combattants pendant la rébellion..... 80f
Jugements de la Cour Suprême..... 41b	Nord, Chemin de fer du..... 35e
Justice, Rapport annuel de la 15	Nord et du Pacifique, Ligne de Jonction du. 35e
K	Nord-Ouest, Compagnie de Houille et de Navigation du..... 20c
Kah-ke-wa-quo-na-by, chef, Paiements au... 38b	Nord-Ouest, Concessions aux Métis du... 8b
L	Nord-Ouest, Pétition du conseil du..... 79
La Reine vs. la Cie de moulins et d'exploitation forestière de Sainte-Catherine..... 90	Nouvelle-Ecosse, Subvention à la..... 78b
Lavoie, George, Domage à la propriété de. 66d	Nourriture pour les Sauvages 38f
LeBel, Antoine, Paiements à..... 38	O
Législation provinciale..... 15a	Obligations et garanties..... 49
Lettres confidentielles concernant la rébellion 52c	Onderdonk, Andrew, Convention avec..... 35c
Libelle criminel contre Saunders et Wood... 27	Ontario, Frontière ouest de l'.. 28, 28a
Licences de 1883, Acte des, Cour Suprême sur l'..... 41, 41a	Or possédé par le gouvernement..... 7i
Ligne Directe, Chemin de fer de la..... 67, 67a	Ottawa et Brockville, Trains de la malle entre 19
Liqueurs fabriquées..... 47c	P
Listes des électeurs, Impressions des..... 87a	Paie-mâîtres de l'état-major. 80b
Lois douanières, Prétendue violation des 34, 34a, 73	Parry-Sound, Bureau de poste à..... 30a
	Pâturage, Baux de terres à..... 20b

F	
Pearce, William, Rapport de.....	8b
Pêches en eau profonde, C.-B.....	77d
Pêche, Règlements de ..	77e
Pêcheries, Rapport annuel sur les.....	11b
Pénitenciers du Canada.....	68b
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	69, 69a
Pensions des miliciens	80d, 80e
Permis de coupe de bois	61
Pétition du conseil du Nord-Ouest.....	79
Pickering, Bureau de poste de.....	30b
Piliers dans la rivière Richelieu.....	59
Pinault, Louis et Michel	77f
Piscifactures	77e
Plante, J. B., Réclamation de.....	66e
Poisson blanc, Frai de.....	77e
Police à cheval, Rapport annuel du commis- saire de la.....	8a
Police fédérale, Commissaire de la.....	44
Police maritime	77, 77e
Port-Hastings, Quai public à.....	26a
Port de Port-Hood.....	51a
Port Mulgrave.....	32
Port-Rowan, service de sauvetage de.....	89
Postes, Caisse d'épargne des bureaux de 37, 37a	37a
Postes, bureaux de, à Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue	30a
Postes, Rapport annuel du ministère des....	7
Prince-Albert, Réclamations des habitants de	45b
Prince-Edouard, Réclamations de l'Île du.....	26
Prince-Edouard, Union avec l'Île du.....	76, 76a
Prisonniers métis.....	45c
Prisonniers métis dans le N.-O.....	45
Procès relatif à la rébellion.....	52, 52a et 52b
Propriétaires riverains sur la rivière Riche- lieu.....	59
Propriétés du gouvernement à Sorel.....	20c
Propriétés saisies.....	80h
Provinces, Comptes avec les.....	18

Q

Québec, Fabrique de cartouches de.....	80a, 80c
--	----------

R

Rapport annuel sur les affaires des Sauvages	4
Rapports financiers, C. C. P.....	35
Rapports météorologiques.....	35f
Rapport sur la marine et les pêcheries, 1869..	77b
Rébellion, 1885 :	
Rapport sur la suppression de la rébellion	6a
Eclaireurs de la police.....	44a
Dépenses.....	50
Détails sur les procès.....	52, 52a et b
Lettres confidentielles.....	52c
Argent payé aux membres du parlement et aux sénateurs.....	52d

R

Rébellion— <i>Suite.</i>	
Réclamations reconnues.....	52e
Commissions sur pertes.....	52f
Commission sur les réclamations militaires	80
Pensions militaires.....	80d, 80e
Instructions aux non-combattants.....	80f
Transports et approvisionnements	80g
Propriétés saisies.....	80h
Etat-major du major général Middleton....	80i
Correspondance relative aux dépenses.....	80j
Agents employés pour les achats.....	80k
Entrepreneurs des transports	80l
Médailles pour les volontaires.....	80m
Recensement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.	36, 36a
Recettes et dépenses imputables au fonds consolidé	31
Réclamation de l'Île du Prince-Edouard.....	26
Réclamation présentée par John Heney.....	91
Réclamation présentée par D. B. Woodworth	21
Réclamations des Métis.....	45a
Réciprocité de commerce avec les E.-U.....	65
Règlements concernant les terres et le bois, C.-B.....	61c
Règlements de pêche.....	77c
Remboursements de droits dans l'I. P. E.....	60
Remorquage dans les ports de la C.-B.....	88
Remorqueurs américains.....	88
Réserve du Fort-William, Sauvages de la.....	61a
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel du.....	5
Reviseurs, Instructions aux officiers.....	54
Riel, Louis.....	43 à 43i
Rapport des médecins.....	43
Mémoire de sir Alexander Campbell	43a
Instructions au juge et à la cour.....	43b
Tout document relatif au procès	43c
Notes sténographiques	43d
Pétitions en faveur de l'exécution de la sentence.....	43e
Pétitions en faveur de la commutation	43f
La Reine vs Louis Riel.	43g
Papiers saisis à Batoche.....	43h, 43i
Richibouctou, Port de	51
Riverains sur la rivière Richelieu.....	59
Rive Nord, Chemin de fer de la, et C. C. P....	35d

S

Saint-Jean, Cie de pont et de chemin de fer de prolongement de	58
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de.....	69, 69a
Sainte-Catherine, Cie de Moulins et d'ex- ploitation forestière de.....	90
Saisies au port de Winnipeg.....	73
Saisie de propriétés	80b
Saunders et Wood, Libelle criminel contre..	27
Sauvages américains.....	38c

S	T
Sauvages, Argent dû aux..... 38i	Températures, région de la Baie d'Hudson... 11d
Sauvages du Nord-Ouest. 38c	Terres fédérales dans la C.-B..... 61c
Sauvages, Nourritures pour les. 38f	Terres, Concessions de, aux compagnies de chemins de fer 20f
Sauvages de la réserve du Fort-William..... 61a	Terres, Concessions de, à M. Valin, M.P..... 20a
Scatterie, surintendant du sifflet de brume de Secrétaire d'Etat, Rapport annuel 9	Terres à pâturages, Baux de 20b
Section 16, Chemin de fer Intercolonial..... 66f	Toronto et Brockville, trains de la malle entre 19
Seigneurie de Sorel..... 20e	Transfert du phare du Cap-Race 53
Service civil, Rapport du bureau des Examineurs du 50a	Transports et provisions, Officiers chargés des 80g
Service civil, Promotions et nominations ... 48a	Travaux publics, Rapport annuel..... 12
Service civil, Liste du..... 48	
Service de sauvetage, Port-Rowan 89	V
Sheffield et McKenzie, prétendue violation des lois de douane par.....34, 34a	Valin, M., M. P., Terres concédées à..... 20a
Six Nations, Conseil tenu par les chefs des Sauvages des..... 38a	Viger, Terres vendues dans..... 38
Sommes empruntées temporairement.. 46	Voitures d'enfants, importées 33
Statistique criminelle 10a	
Statistiques des chemins de fer 13a	W
Statuts, Distribution des..... 29a	Wagons particuliers, C.F.I..... 66a
Statuts révisés du Canada..... 29	Wilson et McCready, Convention avec 35c
Subventions aux chemins de fer fédéraux... 20	Winnipeg à la Baie d'Hudson, Compagnie de chemin de fer et de navigation de..... 20d
Subventions provinciales aux chemins de fer 20	Winnipeg, Saisies au port de..... 73
Subventions aux compagnies de chemins de fer 78a	Woodworth, D. B., Réclamation faite par... 21
Subvention à la Nouvelle-Ecosse..... 78b	
Suppression de la rébellion, rapport sur la..... 6a	
Sweetnam, Inspecteur 30b	

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres 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'ordre a été donné de l'imprimer ou de ne pas l'imprimer.

ERRATUM DANS LA LISTE DE 1885.

A la page 55, document n° 140, lisez *Imprimés pour les documents de la session seulement*, au lieu de *Imprimés pour la distribution seulement*.

MATIÈRES DU VOLUME A.

Recensement des trois districts provisoires des territoires du Nord-Ouest, 1884-85—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable M. Bowell—

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable M. McLelan. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 24 mars 1886. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1886. Présenté à la Chambre des communes le 26 mai 1886. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 mai 1886—

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Rapport annuel de l'auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

4. Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 3 mars 1886, par sir John A. Macdonald—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5. Rapport annuel, états et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable J. Costigan.....

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

5a. Statistiques des canaux pour la saison de navigation de 1885, supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur pour l'année expirée le 30 juin 1885. Présentées à la Chambre des communes le 3 mai 1886, par l'honorable John Costigan. Douzième rapport sur l'inspection des poids, mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur. Présenté le 2 juin 1886.....

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU RAPPORT N° 5.

6. Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 4 mars 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 6a. Rapport sur la suppression de la rébellion dans les territoires du Nord-Ouest et les matières qui s'y rattachant, en 1885. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

7. Rapport annuel du directeur général des postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1886, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
8. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable Thomas White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8a. Rapport annuel du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, pour l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 24 mars 1886, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8b. Rapport détaillé sur toutes réclamations pour terres et droits de participation à l'octroi des Métis du Nord-Ouest présentées par des colons établis le long de la Saskatchewan-Sud et dans le voisinage, à l'ouest du rang 26, 2e méridien ouest, dans les établissements connus sous les noms de Saint-Louis de Langevin, Saint-Laurent ou Batoche et Lac-aux-Canards. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886, par l'honorable Thomas White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

9. Rapport annuel du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 9a. Sommaire des compagnies constituées en vertu des actes du Canada de 1869 et 1877, concernant les compagnies par actions, depuis le 7 mai 1869 jusqu'au 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimés.*
10. Rapport annuel du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 10a. Statistique criminelle pour l'année 1884.. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

- 10b. Rapport sur les Archives du Canada, 1885, par Douglass Brymner, archiviste. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1886, par l'honorable John Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 10c. Relevés de la statistique mortuaire, pour l'année 1885—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

11. Dix-huitième rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

- 11z.** Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1885..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11b.** Rapport annuel du département des pêcheries du Canada, pour l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11c.** Rapport sur la seconde exploration de la baie d'Hudson, commandée par le lieutenant A. E. Gordon, de la marine royale, 1885. Présenté à la Chambre des communes le 13 mai 1886, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 11d.** Cartes indiquant la température moyenne de la région de la Baie-d'Hudson, et de la partie est du Canada, pour les mois et année écoulés depuis septembre 1884 jusqu'à octobre 1885, par Andrew R. Gordon. Présentées à la Chambre des communes le 10 mai 1886, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimées.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

- 12.** Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 26 février 1886, par sir Hector L. Langevin..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13.** Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1884 au 30 juin 1885, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 13a.** Rapports et statistiques des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, 1884-85. Présentés à la Chambre des communes le 7 mai 1886, par sir Hector Langevin..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 14.** Relevés des états fournis par les compagnies d'assurance contre l'incendie et les risques de la navigation intérieure, au Canada, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 2 avril 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

- 15.** Rapport annuel du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des Communes le 1er mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 15a.** Correspondance, rapports du ministre de la justice et arrêtés du conseil au sujet de la législation provinciale, de 1867 à 1884. Présentés à la Chambre des communes le 1er avril 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson..... *Imprimés pour la distribution seulement.*
- 16.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 25 février 1886, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.
- 17.** Listes des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1885. Présentées à la Chambre des communes du Canada le 17 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
- 18.** Comptes de la ci-devant province du Canada et des provinces d'Ontario et Québec avec le Canada, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 29 mai 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 19.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1885—État donnant la date et l'heure du départ de Toronto et de l'arrivée à Brockville de tous les trains du Grand-Tronc faisant le service des malles de Sa Majesté, depuis le premier février jusqu'au 30 avril des années 1881, 1882, 1883, 1884, et pour l'année courante, jusqu'à la date de la

réponse à cet ordre ; aussi, la date et l'heure du départ de Brockville et d'Ottawa et de l'arrivée à Ottawa et à Brockville de tous les trains faisant un service semblable sur la partie du chemin de fer du Pacifique canadien qui s'étend entre les deux points en dernier lieu nommés, pendant la même période. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886.—*M. Cameron (Middlesex)*—*Pas imprimée.*

- 19a.** Réponse supplémentaire à ordre du 24 février 1885—Copie des rapports requis de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc en vertu de l'Acte refondu des chemins de fer de 1879, et des actes de 1881 et 1884 qui l'amendent, pour l'exercice 1883-1884, séparément dans chaque cas, et
1. Le nombre de milles de la ligne-mère du Grand-Tronc, avec un état du coût total réel de construction et d'équipement ; le coût séparé, par mille, de la construction de la dite ligne-mère, sans matériel roulant ; le montant total du compte de capital existant actuellement contre le dit chemin, y compris son équipement.
 2. Un état détaillé montrant les différents embranchements ou lignes latérales possédés actuellement par la dite compagnie, et comprenant le nombre de milles de chacun de ces embranchements, et les sommes payées séparément pour chacun. Comment ces sommes ont été payées ; si elles l'ont été en espèces, ou en obligations, avec un état détaillé de la nature de ces obligations ; la somme pour laquelle chacune de ces obligations a été vendue, et le montant net réalisé par chacune d'elle.
 3. Un état détaillé de toute ligne ou lignes de chemin de fer affermées par la compagnie du Grand-Tronc, ou qu'elle s'est engagée à exploiter en payant un pourcentage des profits ou à d'autres conditions, avec la longueur de chacune de ces lignes, et les conditions détaillées des arrangements faits au sujet de chacune d'elles.
 4. Un état détaillé de tout intérêt que peut avoir le Grand-Tronc dans tout autre chemin ou chemins de fer, et les obligations qu'il peut avoir en sa possession concernant chacun d'eux.
 5. Un état détaillé des profits nets de chacun des chemins mentionnés dans les quatre clauses précédentes après déductions faites des frais d'exploitation pendant l'année fiscale de chacun des dits chemins de fer, avec un état détaillé de la proportion des frais d'exploitation relativement aux profits bruts, dans chaque cas.
 6. Si quelque somme ou quelques sommes ont été payées par la compagnie du Grand-Tronc pour la construction du chemin de fer de Toronto et Ottawa ; et le coût total de telle construction, avec un état des profits bruts et nets du dit chemin pendant la dernière année fiscale du dit chemin ; et un exposé indiquant d'où proviennent ces fonds ; aussi, l'indication de l'endroit où ils paraissent dans les comptes ou rapports de la compagnie du Grand-Tronc. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1886.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
- 19b.** Réponse à un Ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1885 :—Liste détaillée des noms, avec le domicile ou l'adresse d'affaires de chacun des divers actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc, à la date du 1er janvier dernier. Présentée à la Chambre des communes le 2 mars 1886.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
- 20.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mars 1884 :—Etat indiquant les montants d'argent payés par la Puissance, les provinces ou les municipalités, ou les octrois de terre donnés sous forme de boni, ou autrement, pour la construction ou l'équipement de chemins de fer (autres que le chemin de fer Canadien du Pacifique), depuis la Confédération, avec les dates de tels paiements, et les noms des divers chemins de fer ainsi aidés. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886.—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*
- 20a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Rapport des concessions de terres accordées à M. Valin, M.P., dans les territoires du Nord-Ouest, avec la date des lettres patentes pour icelles, leurs quantités, localités, prix et paiements, et de toutes les concessions ainsi faites soit à M. Valin seul, soit à d'autres en société avec lui. Présentée à la Chambre des communes le 16 mars 1886.—*M. Casgrain*..... *Pas imprimée.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

- 20b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant :
1. Le nombre total d'acres de terres à pâturages louées jusqu'au 1er mars 1886.
 2. Les noms des locataires de pâturages qui ont du bétail sur les terres affermées ; le nombre d'acres compris dans chaque bail ; la date du bail ; la position géographique de la superficie comprise dans chaque bail ; le numéro du bail ; le nombre de têtes de bétail sur chaque terre affermée ; la date à laquelle le bétail a été mis en premier lieu sur les dits pâturages, et le nombre total d'acres compris dans ces baux.
 3. Les noms des locataires de pâturages qui n'ont pas mis de bétail sur les terres

afermées; le nombre d'acres compris dans chaque bail; la position géographique de la superficie couverte pour chaque bail; le numéro du bail; et le nombre total d'acres compris dans ces baux.

4. Le revenu total provenant de ces baux. Tous les états demandés devant être jusqu'à la date du 1er mars 1886. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886.—*M. Charlton*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

- 20c. Copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par l'honorable député-gouverneur en conseil, le 19 mai 1885, concernant la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*
- 20d. Copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur en conseil, le 29 mars 1886, concernant la Compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*
- 20e. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mai 1886, demandant une liste donnant le nom de toutes les personnes occupant, en vertu de baux annuels, des propriétés du gouvernement dans la seigneurie de Sorel. Présentée au Sénat le 19 mai 1886. —*L'honorable M. Guèvremont*..... *Pas imprimée.*
- 20f. Copie des ordres en conseil, correspondance, etc., concernant des octrois de terres fédérales aux compagnies de chemins de fer qui suivent:—Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle; Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest; et Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*
21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 1886—Copie de toute correspondance, rapports, comptes et autres papiers relatifs à toute demande d'indemnité présentée par D. B. Woodworth et autres, pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage sur l'embranchement de Pembina du Pacifique canadien; aussi, copie de la preuve relative à cette demande faite devant le bureau des arbitres fédéraux, indiquant le montant demandé, la sentence (s'il en est) portée par les dits arbitres, et quelles sommes ont été payées par suite de cette sentence. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886. *M. Casey*..... *Pas imprimée.*
22. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1885, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, et si la vacance a été subséquemment remplie, et, dans ce cas, si elle l'a été par promotion ou par une nouvelle nomination, et les appointements du nouveau fonctionnaire nommé, sous l'autorité de l'acte 46 Victoria, chapitre 8, article 15. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan...*Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 22a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 avril 1884—Copie de toute correspondance, papiers et télégrammes entre le gouvernement ou aucun de ses membres et aucune personne ou personnes, au sujet de la mise à la retraite de James Hearn, ci-devant officier des douanes à Arichat, N.-E.; et aussi, copie de toute correspondance et télégrammes se rapportant à la nomination de son successeur et au maintien de ce dernier en charge. Présentée à la Chambre des Communes le 9 mars 1886—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
- 22b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant:—
1° Le nom de chaque personne se trouvant sur la liste des employés mis à la retraite au 1er janvier 1886; 2° La date à laquelle chaque telle personne a été mise à sa retraite; 3° Le montant payé à la caisse de retraite par chaque personne dont le nom est porté sur la liste; 4° Le montant payé à chaque personne se trouvant sur cette liste, jusqu'au 1er janvier 1886. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1886.—*M. Mc Mullen*..... *Pas imprimée.*
23. Etat des paiements portés au compte des dépenses imprévues par arrêtés en conseil depuis le 1er juillet 1885 jusqu'à cette date, en conformité de l'Acte 48 Victoria, chapitre 41. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

24. Etat des mandats émis depuis la dernière session du parlement, par le gouverneur général, pour l'exercice 1885-86, en conformité de l'acte 41 Victoria, chapitre 7, article 32, paragraphe 2. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Pas imprimée.
25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1885—Relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 28 janvier 1884, jusqu'à cette date. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Somerville (Brant)*.....*Pas imprimée.*
26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 mars 1885—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard et les autorités fédérales depuis la dernière session du parlement au sujet de la réclamation faite le premier pour des deniers dépensés par lui du 1er juillet 1873 à janvier 1883, pour la construction et l'entretien de jetées et quais. Aussi, copie de tous rapports faits depuis la dernière session, par le ministre des travaux publics ou aucuns de ses subordonnés, sur la dite réclamation, et de tous ordres en conseil y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Davies*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*
- 26a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance avec le ministre des travaux publics, le ministre des chemins de fer et canaux, et le ministre de la marine et des pêcheries, touchant les réparations du quai public à Port Hastings, Inverness, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886.—*M. Cameron (Inverness)*.....*Pas imprimée.*
27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de la correspondance et pétitions au sujet des causes de libelle intentées contre Saunders et Wood, et entendues en décembre 1884, devant un magistrat des Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Blake*.....*Pas imprimée.*
28. Réponse (*partielle*) à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885—Copie des notes sténographiques de la cause plaidée devant le Conseil privé, au sujet du différend survenu entre les provinces du Manitoba et de l'Ontario, relativement à la limite occidentale de cette dernière province; aussi, copie de la demande en revendication telle que présentée au Conseil privé par le procureur général de l'Ontario; aussi, un exposé des motifs allégués par le procureur général de l'Ontario pour se désister de sa réclamation sur cette partie du territoire qui s'étend du lac des Bois aux montagnes Rocheuses; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les autorités fédérales et le gouvernement de l'Ontario, au sujet de l'arbitrage et de la sentence arbitrale, et aussi au sujet de la décision du Conseil privé, qui n'a encore été ni demandée ni produite. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Rykert*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 28a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario, au sujet de la législation impériale projetée en vue de confirmer la décision de la reine en conseil sur les limites ouest et nord-ouest de l'Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1886.—*M. Mills*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
29. Projet des Statuts Révisés du Canada déposés sur le bureau le 3 février 1885, auxquels ont été ajoutés les actes passés pendant la session tenue dans les 48ème et 49ème années du règne de Sa Majesté. Présenté à la Chambre des Communes le 3 mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.
Pas imprimé.
- 29a. Rapport conforme à l'acte 31 Vic., chap. 1, article 14, faisant connaître comment ont été distribués les statuts du Canada pendant l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimé.*
30. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont soumissionné pour le transport des malles entre Calgary et Fort-McLeod, le montant spécifié dans chaque soumission, à qui le contrat a été accordé; et

- aussi, copie de tous papiers et de toute correspondance concernant le dit contrat. Présentée à la Chambre des communes le 4 mars 1886.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*
- 30a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1886—Relevé du nombre de bureaux de poste établis dans les districts de Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue, ainsi que le coût et les recettes de chaque bureau, pour chacune des années qui se sont écoulées depuis 1879. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*
- 30b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de tous rapports faits par l'inspecteur Sweetnam concernant certaines accusations d'irrégularité dans l'administration du bureau de poste de Pickering, comté d'Ontario, et particulièrement de son rapport sur l'enquête qu'il a faite au village de Pickering en décembre 1883; aussi, copie de toute correspondance échangée entre l'inspecteur Sweetnam et le département des postes se rapportant en aucune manière aux accusations portées contre l'administration du dit bureau de poste; et aussi, copie des instructions données à l'inspecteur touchant tel rapport. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*
- 31.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1884 au 1er mars 1885, et du 1er juillet 1885 au 1er mars 1886.—Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*Sir Richard Cartwright*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*
- 32.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885—Copie de tous papiers, lettres, correspondance et minutes du conseil concernant l'érection de Port-Mulgrave, dans le comté de Guysboro', comme port secondaire de Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*M. Kirk*.....*Pas imprimée.*
- 33.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 avril 1883—Relevé du nombre de voitures d'enfants importées en Canada, chaque année, depuis le 1er juillet 1878 jusqu'au 1er juillet 1882, et le montant des droits perçus chaque année. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*M. McCraney*.....*Pas imprimée.*
- 34.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de tous ordres, lettres, pièces justificatives, mémoires, correspondance ou autres documents de quelque nature que ce soit, en possession ou sous le contrôle du département du ministre des douanes ou d'aucun des membres du gouvernement ou de ses employés, ou se rattachant en aucune manière aux accusations portées contre le nommé John Leander McKenzie, de la maison Sheffield et McKenzie, de Canning, comté de King, Nouvelle-Ecosse, pour infractions aux lois de douane en attestant sous serment de fausses factures ou autrement, avec copie de la décision du département à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes, le 5 mars 1886.—*M. Moffat*.....*Pas imprimée.*
- 34a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de tous ordres, lettres, pièces justificatives, mémoires, correspondance ou autres documents de quelque nature que ce soit, en possession ou sous le contrôle du département du ministre des douanes ou d'aucun des membres du gouvernement ou de ses employés, ou se rattachant en aucune manière aux accusations portées contre le nommé John Leander McKenzie, de la maison Sheffield et McKenzie, de Canning, comté de King, Nouvelle-Ecosse, pour infractions aux lois de douane en attestant sous serment des factures fausses ou autrement, avec copie de la décision du département à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1886. *M. Moffat*.....*Pas imprimée.*
- 35.** Réponse (*partielle*) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—

- 35a.** Réponse (*supplémentaire*) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant les détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 35b.** Correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien et le département de l'intérieur, tel que requis par la résolution de la Chambre des communes, du 20 février 1882. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable Thos. White—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 35c.** Articles de convention intervenue entre Andrew Onderdonk et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour ériger et parachever une gare mixte de voyageurs et de marchandises à North-Bend; une à Chinaman Ranche, et une à Pennie, sur la ligne du Pacifique canadien dans la Colombie-Anglaise. Aussi entre Wilson et McCrady et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour ériger une remise à locomotives à dix compartiments sur le terrain de la station du chemin de fer du Pacifique canadien, à North Bend, Colombie-Anglaise. Et aussi entre M^{rs}. Head, Wrightson et Cie et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour fournir des pilotis en fer avec chapeaux et sabots pour le quai du chemin de fer du Pacifique canadien à Port-Moody, Colombie-Anglaise. Présentés à la Chambre des communes le 19 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 35d.** Réponse à une adresse de la Chambre à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun de ses membres et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie de la Rive-Nord, et entre les deux compagnies, concernant le prolongement de la ligne du Pacifique jusqu'au port de Québec; de tous contrats passés entre les dites deux compagnies à ce sujet; de tous les ordres en conseil passés pour cet objet, ainsi qu'un relevé de tous les deniers payés par le gouvernement pour le même objet et en conformité des actes 47 Vic., chap. 8, et 48-49 Vic., chap. 58. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 35e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Copie de tout arrangement ou contrat intervenu entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, et celle du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, en qualité de fermiers de la ligne de jonction du chemin de fer du Nord et du Pacifique de Gravenhurst à Callander, concernant le prix d'entier parcours et les taux de fret et de passagers sur la ligne du Pacifique canadien, tel que stipulé dans la convention du 12 avril 1884, en vertu de laquelle le gouvernement a accordé un subside de \$12,000 par mille pour la construction du chemin de fer de Gravenhurst à Callander. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Edgar.*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 35f.** Copies de lettres de James A. Dickey, bureau de l'ingénieur-inspecteur du gouvernement, sommet des Selkirks, renfermant des extraits de son journal, au sujet des conditions atmosphériques, des avalanches, etc. Présentées à la Chambre des communes le 3 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope..... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 36.** Rapport sous l'autorité de l'acte 48-49 Victoria, chapitre 3, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à l'exécution d'un recensement dans la province du Manitoba, les territoires du Nord-Ouest, et le district de Kéwatin." Présenté à la Chambre des communes le 9 mars 1886, par l'honorable J. Carling..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

- 36z.** Rapports des dépenses encourues pour le recensement de 1881, en conformité de l' "Acte concernant les recensements et les statistiques, 1879." Aussi,—Rapport des travaux faits et état des sommes dépensées sous l'autorité de l'acte 48-49 Vic., chap. 3, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à l'exécution d'un recensement dans la province du Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le district de Kéwatin." Présentés à la Chambre des communes le 15 mars 1886, par l'honorable J. Carling..... *Pas imprimés.*
- 36b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de la nomination de Angus McDonald, de Upper Washabuck, comté de Victoria, N.-E., en qualité d'énumérateur de recensement en 1881. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun de ses membres et de toute autre personne au sujet de son annulation. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
- 37.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1886—Etat indiquant le nombre de personnes qui, le 30 juin 1884, avaient en dépôt à la banque d'épargnes du département des postes les montants suivants :—Nombre de personnes dont les dépôts n'excédaient pas \$100 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de \$100 à \$500 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de \$300 à \$500 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de \$500 à \$1,000 ; nombre (s'il en est) de personnes dont les dépôts excédaient \$1,000, et le montant, s'il en est, de chacune des diverses sommes excédant \$1,000, et donnant dans chaque classe le nombre de déposants, hommes et femmes, aussi la province où ont été faits les dépôts, et les mêmes informations sous tous rapports concernant les déposants dans les banques d'épargnes du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Fairbank*..... *Pas imprimée.*
- 37a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Relevé indiquant le montant déposé dans les différentes caisses d'épargnes et caisses d'épargnes postales, et à la disposition du gouvernement, dans toute la Paissance, et donnant la localité où se trouve chaque caisse d'épargne ou caisse d'épargne postale, ainsi que le montant à la disposition du gouvernement, et déposé dans chaque banque, respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1886.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*
- 38.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 avril 1885—Etat donnant : 1. Le nombre des terres vendues dans le canton Viger, Témiscouata, appartenant aux Sauvages, le montant de la vente, et le nom des acquéreurs. 2. Les paiements faits au département, à l'agent, M. G. H. Deschênes, et à M. Antoine LeBel, donnant en détail la date de ces paiements, lorsqu'ils ont été faits, et le montant de ces divers paiements. 3. Un état détaillé des montants transmis au département par MM. Deschênes et LeBel, sur ce qu'ils avaient retiré jusqu'à ce jour, et à la date de cette transmission. 4. Copie du rapport de M. Dingman, lors de sa visite à l'agence pour Viger en septembre 1884. 5. Copie de la correspondance échangée avec le département concernant les réclamations d'Edouard Morin et autres, pour les terres qu'ils avaient achetées sur cette réserve des Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. De St. Georges*..... *Pas imprimée.*
- 38z.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie des minutes des conseils tenus par les chefs des Six Nations, pendant le mois de décembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Paterson (Brant)*..... *Pas imprimée.*
- 38b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant les sommes d'argent payées au chef Kah ke-wa-quo-sa-by (connu autrement sous le nom de chef Jones), l'éditeur du journal *The Indian*, dans le cours des quatre dernières années ; le détail des services pour lesquels les dites sommes ont été payées, ainsi que copie de toute correspondance et ordres en conseil se rattachant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 23 mars 1886.—*M. Somerville (Brant)*..... *Pas imprimée.*
- 38c.** Réponse (partielle) à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 avril 1886, pour copie de la correspondance échangée entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement du Canada au sujet de la présence de Sauvages américains sur le territoire canadien ; copie des communications d'officiers de la police à cheval et des ordres en conseil ou des instructions départementales se rapportant à ce sujet, qui n'ont pas encore été publiés dans le rapport annuel de la division des Sauvages du département de l'intérieur ; aussi un état de

- l'augmentation ou de la diminution de la population sauvage du Nord-Ouest, le dit état devant être basé sur le nombre des Sauvages qui ont été payés lors des traités passés en 1871 et les années suivantes, et sur le nombre de ceux qui sont payés actuellement; aussi, copie des renseignements non encore imprimés sur le nombre de Sauvages qui se sont livrés aux travaux agricoles, et copie des plaintes (s'il en existe) présentées par la société protectrice des aborigènes, les évêques et le clergé des divers corps de missionnaires du Nord-Ouest ou par d'autres personnes au sujet du traitement des Sauvages du Nord-Ouest; aussi un état approximatif des approvisionnements alimentaires fournis aux dits Sauvages depuis la date du traité n° 1 de 1871. Présentée au Sénat le 23 mars 1886.—*L'honorable M. Schultz*..... *Pas imprimée.*
- 38d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Copie des rapports faits par des personnes non au service du gouvernement, auxquelles des échantillons de farine destinée aux Sauvages du Nord-Ouest ont été soumis pour inspection pendant les années 1883, 1884 et 1885. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1886.—*M. Paterson (Brant)*—*Pas imprimée.*
- 38e.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de l'ordre en conseil nommant certaines personnes à titre d'inspecteurs ou commissaires des affaires des Sauvages dans le Nord-Ouest, en 1873; aussi, copie des rapports des dits inspecteurs ou commissaires, s'il en est. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886. *M. Landerkin*..... *Pas imprimée.*
- 38f.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie de tous rapports, communications, lettres ou autres papiers adressés par quelque agent du gouvernement ou autre personne à quelque membre du gouvernement ou à aucun département du gouvernement, depuis le 1er avril 1882, touchant l'insuffisance des provisions, soit en quantité ou en qualité, fournies par le gouvernement à aucuns Sauvages quelconques dans les Territoires du Nord-Ouest, ou se rapportant à la situation d'aucuns sauvages quelconques du Nord-Ouest qui ont pu souffrir ou mourir par suite du manque de provisions: Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886.—*M. Mulock*,..... *Pas imprimée.*
- 38g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le surintendant général des affaires des Sauvages, aucun employé officiel du département des Sauvages, ou l'officier-reviseur de la division ouest d'Elgin, et M. Beattie, agent des Sauvages à la réserve des Sauvages dans le township d'Orford, au sujet de ses devoirs ou de l'inscription qu'il a faite des électeurs sauvages, ou touchant la qualification d'aucun Sauvage. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1886.—*M. Casey*. *Pas imprimée.*
- 38h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie: 1° de tous contrats passés avec I. G. Baker et Cie pour approvisionnements que ces derniers étaient convenus de fournir à la police à cheval, pendant les années 1884 et 1885; 2° de tous comptes de I. G. Baker et Cie pour tels approvisionnements pour les dites années. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886. *M. Cameron (Huron)*..... *Pas imprimée.*
- 38i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Etat comprenant tous les relevés et toutes les évaluations dressés par le département des Sauvages, au sujet des sommes dues aux Sauvages en vertu du traité Robinson; aussi, copie de toute correspondance et de tous documents quelconques se rapportant au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1886.—*M. Dawson*. *Pas imprimée.*
- 39.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 avril 1885—Etat indiquant les montants portés au compte de la dette publique du Canada, qui ont été dépensés pour chemins de fer, canaux et navigation, dans la Colombie-Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest, Kéwatin, Manitoba, Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, l'Île du Prince-Édouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, l'Île du Cap-Breton, jusqu'au 1er janvier 1885; aussi indiquant la superficie et la population de chacune de ces divisions du Canada, respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Vanasse*. *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 40.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Relevé indiquant l'argent reçu par le gouvernement pour les droits d'exportation prélevés sur le chêne, le pain et l'épingle depuis la confédération jusqu'au 1er janvier 1885; le total reçu de chaque port d'exportation.

où tels droits ont été perçus, avec le détail des sommes prélevées chaque année, les noms de chaque personne ayant payé ces droits, et le montant qu'il ou elle a payé chaque année. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886. — *M. Edgar*..... *Pas imprimée.*

- 41.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 mars 1885— Copie de tous rapports, ordres en conseil et correspondance, non encore demandés, au sujet de l'effet de la décision de la cour Suprême relativement à l'Acte des Licences de 1883, et un exposé des mesures à être prises pour en obtenir la révision, ainsi que des mesures que l'on se propose de prendre dans l'intervalle en vertu de l'Acte; aussi copie de toutes lettres ou télégrammes adressés aux commissaires ou inspecteurs, leur donnant des instructions pour les guider dans leur conduite ou leurs actes, et des informations concernant les intentions ou les actes du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Blake.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 41a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1885—Numéro et titre de toutes causes entrées pour plaidoirie au dossier de la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, *in banco*, la date de chaque entrée d'icelles, la date de la plaidoirie et celle du jugement dans chaque cause; l'état devant comprendre toutes les causes depuis le 1er mai 1879 jusqu'au 31 décembre 1884, et spécifier celles des causes dans lesquelles des questions originant des clauses de l'Acte de Tempérance du Canada de 1878, ou de l'Acte des Licences pour la vente des liqueurs de 1883, ont été soulevées, ainsi que les cités ou comtés dans lesquels les dites actions ont été prises, ou les dites questions ont été d'abord soulevées. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886—*M. Foster*..... *Pas imprimée.*
- 41b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Relevé des noms de toutes les causes dans lesquelles jugement a été rendu par la cour Suprême du Canada et dont aucun rapport n'a encore été publié, ainsi que les dates respectives auxquelles les dits jugements ont été rendus. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886—*M. Barker*..... *Pas imprimée.*
- 42.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1884 au 1er février 1885, et du 1er juillet 1885 au 1er février 1886, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
- 43.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie du rapport des médecins chargés par le gouvernement de s'enquérir de l'état mental de Louis Riel, après sa condamnation. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Coursoi*.—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 43a.** Mémoire de sir Alexander Campbell sur le cas de Louis Riel, convaincu de haute trahison et exécuté pour ce crime. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 43b.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de toute instruction, commission, lettres, télégrammes ou instructions quelconques donnés, fournis ou envoyés par le gouvernement, quelqu'un ou quelques-uns des ministres, ou quelqu'un des officiers du département de la Justice, à Son Honneur Hugh Richardson, juge, concernant le procès de Riel, à Régina. Aussi, copie de toute instruction quelconque donnée à qui que ce soit du personnel de la cour présidée par le dit juge, et aux avocats qui ont représenté le gouvernement au dit procès. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1886.—*M. Amyot*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 43c.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mars 1886—Copie de tous les documents formant le dossier du procès de Sa Majesté contre Louis Riel, à Régina, y compris liste des jurés, noms des jurés récusés, par qui ils l'ont été, la liste des jurés choisis (*empanelled*), les motions et affidavits produits, les témoignages, les incidents du procès, les adresses des avocats, du prisonnier et la charge du juge, le nom des juges ou juges adjoints qui ont conduit le procès, le nom des avocats pour la poursuite et la défense, en un mot tout document quelconque concernant le procès, et aussi le verdict et la recommandation à la clémence de la cour. Présentée à la Chambre des Communes le 15 mars 1886.—*M. Amyot.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

- 43j Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—1^o Copie des notes sténographiques prises sur la demande présentée pour différer d'un mois à compter du 1er juillet 1885, le procès de Louis Riel, le plaidoyer de l'avocat du prisonnier pour, et celui de l'avocat de la Couronne, contre tel délai, les observations et les décisions ou règles du juge à ce sujet; 2^o Les notes sténographiques prises sur cette partie de l'interrogatoire contradictoire de Charles Nolin par laquelle l'avocat du prisonnier a voulu prouver l'insanité de Riel; l'opposition de ce dernier à cette ligne de défense, et son désir de se dispenser des services de son avocat, et le plaidoyer de l'avocat ainsi que les observations et les décisions ou règles du juge à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886. *M. Cameron (Huron)*..... Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 43e. Pétitions adressées à Son Excellence le gouverneur général:—De A. B. Dunnet et autres, de Régina, T.N.-O., et de A. G. Hamilton et autres, de Moosomin, T.N.-O., demandant séparément que la sentence prononcée contre Louis Riel ne soit modifiée en aucune manière, que la loi suive son cours et que la clémence de l'Exécutif soit refusée. Communication signée par James Boddy, secrétaire de district, au nom de la Loyale Association Orangiste de Toronto-Ouest, demandant l'exécution de la sentence de mort prononcée contre Louis Riel; et lettre adressée à l'honorable Conseil privé, signée par Charles O'Hara, de Cranbourne, dans la province de Québec, journalier, exposant la nécessité de la mise à exécution de la sentence de mort prononcée contre Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 18 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.
- 43f. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886, pour copie de toutes pétitions, communications ou représentations en faveur de la commutation de la sentence de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 23 mars 1886,—*M. Laurier*..... Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 43g. La Reine vs. Riel, accusé et convaincu de haute trahison—Rapport du procès à Régina—Appel à la cour du Banc de la Reine, Manitoba—Appel au Conseil privé d'Angleterre—Pétition pour l'examen du condamné par des médecins-experts—Liste des pétitions pour la commutation de la sentence. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.
Imprimés pour la distribution seulement.
- 43h. Réponse (partielle) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie de tous les papiers trouvés dans la chambre du conseil des insurgés à Batoche, et plus spécialement: 1^o du journal de Louis Riel; 2^o du registre des procès-verbaux et des arrêtés du conseil des insurgés; 3^o de la correspondance de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1886.—*M. Laurier*..... Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 43i. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie de tous les papiers trouvés dans la chambre du conseil des insurgés à Batoche, et plus spécialement: 1^o du journal de Louis Riel; 2^o du registre des procès-verbaux et des arrêtés du conseil des insurgés; 3^o de la correspondance de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes, le 17 mai 1886.—*M. Laurier*..... Imprimée pour les documents de la session seulement.
44. Rapport du commissaire de la police fédérale, en conformité de l'Acte 31 Victoria, chap. 73. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.
Pas imprimé.
- 44a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886, pour un état donnant les noms et le nombre des personnes qui ont servi comme éclaireurs dans la police à cheval pendant l'insurrection du Nord-Ouest. Aussi, les noms de celles qui, depuis cette époque, ont demandé un octroi gratuit de terre pour les dits services, comme il en a été accordé aux volontaires. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886—*M. Sproule*..... Pas imprimée.
45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous ordres en conseil relatifs aux prisonniers métis au Nord-Ouest, passés dans les trois mois qui ont précédé le 16 novembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*M. Desautniers (Maskinonge)*..... Pas imprimée.
- 45a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé du nombre de Métis des Territoires du Nord-Ouest qui ont prouvé leurs réclamations devant la commission au

- Fort-Qu'Appelle, Buttes de Tondre, Vallée de la Qu'Appelle, Régina, Creek-aux-Erables, Calgary, Fort-McLeod, Creek Pincher, Edmonton, Saint-Albert, Fort Saskatchewan, Victoria, Fort Pitt, Battleford, Prince-Albert, Batoche, Lac-aux-Canards, Fourches de la Saskatchewan, Fort-la-Corne, Comptoir de Cumberland, Mâchoire de l'Original et Willow Bunch, dans les Territoires du Nord-Ouest,—aussi, aux Grands Rapides, dans le Kéwatin, et à Winnipeg et Griswold, dans le Manitoba, donnant, dans chaque cas, le nombre des chefs de familles et des mineurs, ainsi que le nombre de personnes du sexe masculin et du sexe féminin. Aussi, copie de toutes les pétitions enregistrées dans le département de l'intérieur, demandant le redressement des griefs, avec le nom des pétitionnaires, faisant la distinction entre ceux dont les réclamations avaient été déjà réglées dans le Manitoba, et ceux dont les réclamations ne l'avaient pas été. Aussi, le nombre de Métis du Manitoba qui ont prouvé leurs réclamations avant le 20 avril dernier, sur la liste supplémentaire, et de ceux qui les ont prouvées après cette date. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Ross*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 45b. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mars 1883.—Copie de la correspondance et des mémoires concernant les réclamations des habitants de Prince-Albert et des districts environnants, dans les Territoires du Nord-Ouest, au sujet des terres qu'ils occupent et d'autres questions se rapportant à leur position. Présentée à la Chambre des communes, le 5 avril 1886.—*M. Blake*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 45c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 avril 1886—Copie de toutes les dépositions ou autres témoignages présentés en faveur des Métis condamnés à être détenus dans la prison de Régina, ou le pénitencier provincial du Manitoba; et aussi de toutes les dépositions en faveur d'André Nault et d'Abraham Monteur, prisonniers métis, détenus à Régina et à Battleford. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1886.—*M. Mills*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé détaillé des sommes empruntées temporairement par le gouvernement, jusqu'au 1er mars 1886, de maisons de banques ou de particuliers, en Canada ou ailleurs. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885.—Adresse demandant copie des mémoires ou documents présentés au gouvernement ou à aucun de ses membres, concernant l'Acte de Tempérance du Canada de 1878, par des délégations, jeudi, le 19 février écoulé. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*M. Kranz*..... *Pas imprimée.*
- 47a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé de la somme payée à P. M. Barker, de Orangeville, officier-rapporteur, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, pour le comté de Dufferin, Ontario, pour la votation prise sous l'autorité des dispositions du dit acte, le 30 octobre 1884, et indiquant séparément le montant détaillé de son compte, et la somme qui lui a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. Mc Mullen*.
Pas imprimée.
- 47b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 mars 1886—Relevé du montant payé à P. R. Jarvis, écr, de la cité de Stratford, comté de Perth, officier-rapporteur, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, pour le comté de Perth, Ontario, pour la votation qui a eu lieu le 18 juin dernier, aux termes du dit acte. Aussi, un état détaillé de tous deniers payés au dit officier-rapporteur, pour quels objets et à qui ces deniers ont été payés par lui. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*
- 47c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé du nombre d'établissements actuellement en opération dans lesquels des liqueurs de toutes sortes sont fabriquées; le nombre d'ouvriers employés, le chiffre du capital engagé dans cette industrie, et les gages payés aux ouvriers pendant l'année expirée le 31 décembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Robertson (Shelburne)*..... *Pas imprimée.*
- 47d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé des liqueurs de toutes sortes importées en Canada en 1885, et les droits perçus sur ces liqueurs. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Robertson (Shelburne)*. *Pas imprimée.*

- 47e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé des liqueurs de toutes sortes importées en Canada en 1885; de la quantité de liqueurs exportées, et de leur valeur estimative. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Robertson (Shelburne)*..... *Pas imprimée.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

48. Liste du service civil du Canada, à la date du 1er juillet 1885, aux termes de la clause 59 de l'Acte du Service Civil. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 48a. État donnant les noms et le salaire de toutes les personnes nommées ou promues dans le service civil pendant l'année 1885, spécifiant la charge à laquelle chacune a été nommée ou promue. (Section 58, par. 2, "Acte du Service Civil.") Présenté à la Chambre des communes le 15 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
49. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'État, en conformité de l'Acte 31 Vic., chap. 37, clause 15. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimé.*
50. Relevé des dépenses faites en vertu du crédit de \$2,300,000 pour défrayer les frais et pertes provenant des troubles du Nord-Ouest, du 1er juillet 1885 au 15 mars 1886; et relevé supplémentaire pour les approvisionnements fournis par la Cie de la Baie-d'Hudson. Présenté à la Chambre des communes le 30 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 50a. Rapport du Bureau des Examineurs pour le Service Civil en Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 19 avril 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance, rapports, recommandations et représentations reçus ou envoyés par le département des douanes depuis 1880 jusqu'à ce jour, au sujet du havre de Richibouctou, des affaires de douane qui y ont été transigées, ou de toutes matières se rattachant au service des douanes dans ce havre, y compris toutes réclamations faites pour services supplémentaires, par ou de la part d'aucun officier de douane des ports de Richibouctou et de Kingston. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. Landry (Kent)*..... *Pas imprimée.*
- 51a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance avec le département des travaux publics relativement à la nécessité de protéger la partie nord de l'île Smith, afin d'empêcher la destruction totale du havre à Port-Hood, Inverness, N.-É.; et aussi copie du rapport de l'ingénieur à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886.—*M. Cameron (Inverness)*..... *Pas imprimée.*
- 51b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le conseil municipal de Bayfield ou autres personnes et le département des travaux publics au sujet des réparations du havre de Bayfield. Présentée à la Chambre des communes le 6 avril 1886.—*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*
52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous documents formant le dossier dans les causes de Sa Majesté contre les diverses personnes mises en accusation par suite de la dernière rébellion, y compris les listes du jury, les noms des jurés, les listes des jurés choisis, les motions et affidavits produits, la preuve, les incidents du procès, les résumés des juges, les noms des juges qui ont instruit les différentes causes, les noms des avocats de la poursuite et de la défense, le mode de défense, les verdicts et les sentences, enfin, copie de tout document quelconque se rapportant aux dits procès. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. Laurier*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 52a et b. Réponse supplémentaire et finale à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous documents formant le dossier dans les causes de Sa Majesté contre les diverses personnes mises en accusation par suite de la

- dernière rébellion, y compris les listes du jury, les noms des jurés, les listes des jurés choisis, les motions et affidavits produits, la preuve, les incidents du procès, les résumés des juges, les noms des juges qui ont instruit les différentes causes, les noms des avocats de la poursuite et de la défense, le mode de défense, les verdicts et les sentences, enfin, copie de tout document quelconque se rapportant aux dits procès. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1886.—*M. Laurier*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 52c. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant copie de certaines lettres d'un caractère confidentiel concernant la révolte dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 29 mars 1886, par M. l'Orateur—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 52d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—État indiquant les sommes d'argent payées à aucun député à la Chambre des communes ou sénateur pour services militaires rendus en rapport avec la rébellion du Nord-Ouest; les noms, les services rendus et les sommes respectives payées à chacun; les dates du commencement et de l'expiration de leur service, ainsi que les sommes payées pour dépenses de voyage, frais d'équipement ou autre cause; et spécifiant séparément chaque nom, le montant payé, pourquoi, et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Mc Mullen*..... *Pas imprimée.*
- 52e. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 avril 1886—État indiquant le montant total des réclamations admises par le gouvernement pour indemniser des pertes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et de particuliers dans la rébellion du Nord-Ouest, jusqu'au 1er mars 1886, ainsi que les noms des personnes et les sommes réclamées. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. Alexander*..... *Pas imprimée.*
- 52f. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 avril 1886—Copie de la commission adressée et des instructions données aux commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur les pertes occasionnées par la rébellion dans le Nord-Ouest. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. Power*—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
53. Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes, copies de dépêches et autres documents relatifs au transfert du phare et du sifflet de brume du Cap-Race pour le gouvernement impérial au gouvernement du Canada. Présentées à la Chambre des communes le 19 mars 1886, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimées.*
- 53a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et l'ex-surveillant du sifflet de brume à Scatterie et aucune personne ou personnes, et d'aucun ordre ou ordres en conseil touchant le renvoi ou la démission du dit ex-surveillant, et la nomination de son successeur. Présentée à la Chambre des communes, le 2 juin 1886.—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*
54. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie des instructions ou circulaires adressées aux officiers-reviseurs au sujet de l'exécution de leurs devoirs en vertu de l'Acte du Cens Electoral, 1885. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
55. Etats généraux et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Iberville, Montmagny et Québec, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 22 mars 1885. Etats généraux et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Arthabaska, Gaspé, Kamouraska, Saguenay et Terrebonne, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 19 avril 1886, par M. l'Orateur. Rapports pour le district de Saint-François, présentés le 2 juin 1886..... *Pas imprimés.*
56. Rapport des transactions de la Compagnie de Prêt et de Placement Britannique Canadienne, jusqu'au 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 22 mars 1886, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*
57. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 mars 1884—Relevé du montant des boni donnés pour fins de chemins de fer par les townships d'Artemisia, Bentinck, Egremont, Glenelg, Normanby et par la ville de Durham;

- aussi, un relevé du montant dépensé par le gouvernement provincial pour aider aux voies ferrées dans les limites des dits townships. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886 — *M. Thompson (Haldimand)*..... *Pas imprimée.*
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Etat indiquant les dépenses encourues par la compagnie du chemin de fer de Prolongement et de Pont de Saint-Jean pour la construction des dits chemins de fer et pont servant au raccordement des chemins de fer Intercolonial et du Nouveau-Brunswick, avec un relevé des avances faites à la dite compagnie par le gouvernement, et les dates de telles avances. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie de toutes pétitions ou mémoires reçus par le gouvernement, depuis le 1er janvier 1882, de la part des propriétaires riverains de la rivière Richelieu, se plaignant que les piliers construits dans la dite rivière, près des villes de Saint-Jean et d'Iberville, par la Cie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, élèvent le niveau de la dite rivière, et sont cause de la submersion de leurs terres, et demandant qu'il soit porté remède à cet état de choses. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Bécharé*.
Pas imprimée.
60. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1885—Copie du rapport du commissaire nommé pour s'enquérir des réclamations des marchands et des pêcheurs de l'île du Prince-Edouard, pour le remboursement des droits qu'ils ont payés dans les années 1871 et 1872 sur le poisson exporté aux Etats-Unis; aussi, copie de toutes les instructions qui lui ont été données, ainsi que de toute correspondance échangée entre ce commissaire et le gouvernement ou aucun des départements, relativement au dit remboursement, à la preuve ou au rapport du dit commissaire. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1884.—*M. Mills*..... *Pas imprimée.*
61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1885—Etat donnant: 1. Le nombre total des licences ou permis pour la coupe du bois, accordés depuis le 1er février 1883, et la superficie totale couverte par ces licences ou permis. 2. Le montant total des boni ou premiums payés pour ces licences ou permis. 3. Les noms et domicile de chaque personne qui a obtenu une telle licence ou permis; le numéro de la licence ou permis; la superficie convertie par chaque licence ou permis; la date de la demande; le premium ou bonus, par mille carré, payé pour chaque licence ou permis; si l'arpentage de chaque concession ou superficie couverte par la licence ou le permis a été fait par le gouvernement avant d'accorder la demande afin de s'assurer de la valeur des terrains demandés; et tous les renseignements que peut avoir le gouvernement sur la quantité, la qualité et l'essence du bois dans chaque concession; aussi, l'endroit où se trouve située la concession à exploiter; aussi, les noms de tous les concessionnaires de ces permis, et la considération exprimée dans la cession. 4. Les honoraires de la couronne au droit de souche imposés ou imposables pour chaque licence ou permis. 5. Dans chaque cas où une licence ou un permis a été accordé, si la concession à exploiter a d'abord été mise à l'enchère après publication d'un avis demandant les soumissions, et si elle a été vendue au plus offrant, ou bien si elle a été accordée sur demande du concessionnaire sans avoir été mise en adjudication. 6. Copie de toutes pétitions, remontrances, réclamations ou communications adressées ou présentées au gouvernement au sujet de telles licences ou permis pour la coupe du bois, et de toute correspondance échangée avec le gouvernement relativement à telles concessions, licences ou bois, et de la décision prise par le gouvernement à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*
- 61a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance échangée entre les Sauvages de la réserve de Fort-William, ou aucune personne de leur part et le département des Sauvages, et entre ce département et l'agent des Sauvages, soit par télégraphe ou autrement, au sujet des mesures prises en vertu des licences accordées pour la coupe du bois. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1886 — *M. Blake*—*Pas imprimée.*
- 61b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1886, pour un état donnant les noms des personnes qui, respectivement, doivent les arrérages de \$13,860.95 paraissant dus, pour honoraires d'inspecteurs de bois, d'après le rapport du département du revenu de l'intérieur

- pour l'année 1885, à la page 23. Présentée à la Chambre des communes le 10 mai 1886.—*M. Casgrain* *Pas imprimée.*
- 61c.** Réponse à une adresse (du Sénat) à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 juillet 1885—Copie de tous mémoires, lettres ou télégrammes adressés au département de l'intérieur, ou à aucun membre du Conseil privé, concernant les réglemens affectant les terres féodales dans la Colombie Anglaise. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. McInnes*—*Pas imprimée.*
- 62.** Rapports de l'ingénieur en chef et du gérant général des chemins de fer de l'Etat; de l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie Anglaise, et de l'ingénieur qui a inspecté en personne le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. Présentés à la Chambre des communes le 2 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope.... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 62a.** Copie de communications télégraphiques concernant le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope.—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 63.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Copie du rapport de F. N. Gisborne, en date de février 1885, sur la demande formulée par les habitants des Iles Brier et Long, comté de Digby, pour obtenir une communication télégraphique avec la terre ferme. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Vail* *Pas imprimée.*
- 64.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat détaillé des différents actifs formant la somme de \$72,791,837, mentionnée par le ministre des finances comme devant être comptée en réduction de la dette brute du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886—*M. Charlton*...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 65.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 avril 1885—Copie de tous mémoires ou papiers concernant les relations commerciales entre les Etats-Unis et le Canada, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, le ministre anglais à Washington ou le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de relations commerciales avec les Etats-Unis. Aussi, copie de tous rapports, s'il en est, faits à ce sujet par des agents du gouvernement canadien. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*
- 66.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant le matériel roulant du chemin de fer Intercolonial réparé dans les ateliers du gouvernement à Moncton pendant l'année finissant le 31 décembre 1885; aussi le matériel roulant, appartenant au dit chemin de fer, réparé dans d'autres ateliers pendant la même période; les localités où telles réparations ont été faites, et combien elles ont coûté. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
- 66a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat montrant le nombre de wagons privés ou officiels construits ou achetés pour le chemin de fer Intercolonial depuis l'année 1878, et le coût de chaque wagon. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1886—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
- 66b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant la quantité du matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant le dernier semestre de l'année expirée le 31 décembre 1885, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il a été acheté par contrat, ou autrement, les noms des vendeurs, et le coût de chaque espèce; aussi, un état montrant le matériel roulant construit durant l'année dans les ateliers du gouvernement, et de quelle espèce. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886—*M. Weldon*—*Pas imprimée.*
- 66c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat du coût de la gare du chemin de fer à Saint-Jean, N.-B., et des sommes d'argent dépensées pour cette construction et pour son ameublement et ses fournitures, le montant des différents contrats, les noms des

- entrepreneurs, et le lieu où ces meubles et fournitures ont été fabriqués. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
- 66d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie d'un rapport par M. Joseph Simard, arbitre de la Puissance, en date du, ou vers le 16 octobre 1883, recommandant de payer à George Lavoie, de la paroisse de Sainte-Cécile du Bic, un montant pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer Intercolonial, ou établissant le montant de ces dommages Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886—*M. Langelier*..... *Pas imprimée.*
- 66e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1886—Copie de tous les documents adressés à l'honorable ministre des chemins de fer, demandant de la part de Jean-Baptiste Plante, de Saint-Charles, que sa réclamation au sujet de ses deux chevaux tués par l'Intercolonial, soit de nouveau rétérée aux arbitres fédéraux. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Amyot*..... *Pas imprimée.*
- 66f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886—Copie de la sentence arbitrale ou du rapport des arbitres fédéraux, avec la preuve et les papiers se rapportant aux réclamations faites au sujet de la section 16 de l'Intercolonial par la succession de feu John Bannon, écr, de feu William Muirhead, écr, par William Wilkinson, 6er, et à toutes autres réclamations examinées en même temps que les précédentes et mentionnées dans les dits rapports ou sentence arbitrale. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Mitchell*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 66g. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—État indiquant la quantité d'approvisionnements achetés et emmagasinés pour le chemin de fer Intercolonial pendant chaque semestre de l'année finissant le 31 décembre 1885, spécifiant les articles achetés par contrats et la nature de ces articles, et donnant les noms des divers fournisseurs, ainsi que les montants payés en vertu de tels contrats. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
- 66h. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—État du revenu et des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pour chaque mois depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 1er février 1886, spécifiant les différentes sources de revenu, et le montant (s'il en est) porté chaque mois au crédit du revenu et provenant du compte des approvisionnements pour travaux mécaniques. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Weldon*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 66i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé indiquant le nombre d'hommes employés sur le chemin de fer Intercolonial entre Campbellton et Halifax, et entre Saint-Jean et Shédiac, y compris ceux employés dans les différentes gares; spécifiant le nombre employé à chaque gare, et le nombre employé dans les ateliers de machinerie à Moncton; le nombre et les noms des employés renvoyés ou congédiés de leur emploi sur ce chemin de fer depuis le 1er octobre dernier; les diverses causes de tels renvois ou congés; ainsi que toute réduction des salaires payés à ces employés ou à aucun d'eux depuis le 1er octobre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*
67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mars 1886—Copies de tous ordres en conseil passés pour l'octroi de la subvention autorisée par les actes 47 Vic., chap. 8, et 48-49 Vic., ch.p. 58, "pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible;" de tous rapports d'ingénieurs sur lesquels ont été basés les dits ordres en conseil, et un relevé de tous deniers payés à cette fin, ainsi que les noms de toutes personnes auxquelles tels paiements ont pu être faits. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Laurier*.
Pas imprimée.
- 67a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse au sujet du chemin de fer de la Ligne Directe dans la Nouvelle-Ecosse et des mesures législatives qui l'affectent. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886.—*M. Tupper*..... *Pas imprimée.*

- 67b. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, soumettant les rapports de MM. Donken et Hyndman sur les explorations au Cap-Breton, 1886. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
68. Copie d'une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou (à responsabilité limitée) et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, en date du 4 mars 1886. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope..... *Pas imprimée.*
69. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 avril 1885, — Copie de toute correspondance échangée entre le département de la Justice et aucun député au parlement ou autre personne, relative à l'enquête tenue, l'été dernier, au sujet de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, et des difficultés survenues dans l'administration de la dite institution. Présentée au Sénat le 30 mars 1886—*L'honorable M. Bellerose.. Pas imprimée.*
- 69a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie d'un protêt du sous-préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (Télesphore Ouimet) objectant à l'admission du témoignage de Hector Demers, appelé comme témoin le 14 juillet 1884 devant la commission d'enquête chargée de s'enquérir de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul en 1884. Présentée au Sénat le 30 mars 1886—*L'honorable M. Bellerose..... Pas imprimée.*
- 69b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1886—Etat indiquant le nombre de détenus employés dans les pénitenciers du Canada, pendant les années 1884 et 1885, à des travaux de nature à faire la compétition avec le travail libre; la nature du travail ainsi exécuté; le nombre de prisonniers occupés à chaque genre d'ouvrage; le nombre de ceux employés au dehors par des entrepreneurs, le paiement reçu par le gouvernement pour chaque prisonnier, et les localités où les articles ainsi fabriqués ont été vendus. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886—*M. Wilson..... Pas imprimée.*
70. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant—Copies des différentes dépêches du gouvernement impérial relativement aux certificats de compétence des ingénieurs dans la marine marchande anglaise. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1886, par sir Hector Langevin *Pas imprimées.*
71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant le montant de billets des différentes banques de la Puissance en circulation au 1er mars dernier; le montant de billets de banque de la Puissance en circulation, ou en mains, dans les banques, à la même date; le montant d'or que le gouvernement ou les banques ont en mains pour le rachat des billets de banque de la Puissance, à la même date. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886.—*M. McMullen..... Pas imprimée.*
72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance, minutes de témoignages, rapports, mémoires, télégrammes ou autres documents quelconques concernant ou ayant causé le renvoi de Brenthon H. Dodge, de Kentville, dans le comté de King, Nouvelle-Ecosse. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Moffat..... Pas imprimée.*
73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat indiquant les saisies faites au port de Winnipeg ou aucune de ses annexes par les officiers ou employés de la douane entre le 1er janvier 1885 et le 11 mars 1886, dans lesquelles des amendes ont été imposées, des dépôts confisqués ou des marchandises vendues après saisie, donnant les noms des personnes auxquelles on a imposé des amendes, dont les dépôts ont été confisqués et dont les marchandises ont été vendues après saisie, et faisant connaître le montant de chaque dépôt confisqué, et du montant perçu dans chaque cas où des marchandises ont été vendues, et spécifiant en détail le nom, la position officielle et le salaire de chaque officier auquel aucune partie de l'argent ainsi réalisé a été payée, et le montant ainsi payé à tel officier dans chaque cas. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Paterson (Brant)..... Pas imprimée.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Copie du témoignage complet, du résumé du juge et de tous les autres documents relatifs au procès de Louison Mongrain pour le meurtre de David D. Cowan, membre de la police à cheval, autrefois du comté de Carleton. Aussi, de toutes pétitions, correspondance et ordres en conseil relatifs à la commutation de la sentence de mort de Louison Mongrain. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*
75. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant copie de certaines dépêches du très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies et d'autres papiers au sujet de l'affaire de Aspy Bay. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1886, par sir Hector Langevin.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes dépêches du gouvernement impérial, ou correspondance avec lui, au sujet des plaintes de la législature ou du gouvernement de l'Île du Prince-Édouard sur la non-exécution des conditions de l'union de cette île avec la Puissance, ou concernant la mission des délégués de l'Île du Prince-Édouard au gouvernement impérial au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. McIntyre.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 76a. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes dépêches du gouvernement impérial, ou correspondance avec lui, au sujet des plaintes de la législature ou du gouvernement de l'Île du Prince-Édouard sur la non-exécution des conditions de l'union de cette île avec la Puissance, ou concernant la mission des délégués de l'Île du Prince-Édouard au gouvernement impérial au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1886.—*M. McIntyre.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Relevé des noms, du tonnage, du nombre d'hommes et de l'armement des steamers ou voiliers formant la présente force de police maritime du Canada, dont l'augmentation est mentionnée dans le discours du Trône. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
- 77a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant le nombre et les noms des navires de pêche des États-Unis qui ont fréquenté les eaux territoriales du Canada pour fins de pêche et autre, chacune des années pendant lesquelles le Traité de Washington a été en opération; aussi, les espèces et les quantités approximatives de poissons pris chaque année par chaque navire américain, et la durée probable de chaque expédition de pêche. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
- 77b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Copie du rapport du ministre de la marine et des pêcheries au Conseil privé, en date du 15 décembre 1869. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886.—*M. Mitchell*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 77c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de tous règlements ou avis officiels concernant les pêcheries, et des instructions adressées aux officiers des pêcheries ou autres personnes commandant la prétendue force de police maritime du Canada, sous l'autorité de l'Acte des Pêcheries de 1868, concernant l'exploitation de la pêche par des citoyens des États-Unis jouissant en commun avec les pêcheurs Canadiens de privilèges concédés par le Traité de Washington; les dites copies devant être accompagnées d'un exposé des divers cas dans lesquels les dits règlements ou avis ont été mis en vigueur, de la manière dont ils l'ont été et de l'effet de leur mise en force. Présentée à la Chambre des communes le 23 avril 1886.—*M. Mitchell*..... *Pas imprimée.*
- 77d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1886—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ou toutes autres personnes, et le gouvernement fédéral, au sujet des pêcheries

- en eau profonde sur le littoral de la dite province. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Shakespeare*..... Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 77e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886—Etat donnant le nombre d'alevins de poisson blanc aux divers établissements de pisciculture du Canada à être distribués au printemps. Aussi, le nombre d'alevins de doré et d'achigan vert. Aussi, les instructions données pour leur distribution. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Gordon*..... Pas imprimée.
- 77f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1886—Copie de toutes réclamations pour primes de pêche de Louis Pinault et Michel Pinault, de Sainte-Cécile du Bic, pêcheurs, de tous affidavits ou déclarations à l'appui des dites réclamations, de toute correspondance au sujet des dites réclamations entre le département de la marine ou tout autre département du gouvernement et les dits Louis Pinault et Michel Pinault ou autres personnes; aussi, copie de tous rapports de garde-pêche au sujet des dites réclamations. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Langeher*..... Pas imprimée.
- 78.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1885—Etat donnant les noms du président, vice-président, directeurs ou directeurs provisoires (suivant le cas), et des actionnaires des diverses compagnies de chemins de fer auxquelles des subsides ont été accordés par le parlement du Canada, et le montant d'actions possédées par chacun d'eux. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886.—*M. Lister*..... Pas imprimée.
- 78a.** Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer, et pour aider à la construction de certains chemins de fer, comme suit:—Compagnie de chemin de fer de Moncton et Bouctouche; ligne de chemin de fer Ingersoll à Chatham, Ont.; compagnie du chemin de fer Northern et Western; compagnie du chemin de fer de Caraque; compagnie du chemin de fer du lac Erié, Essex et Détroit; compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound; compagnie de chemin de fer de New-Glasgow à Montcalm, Québec; chemin de fer de Hereford à Eaton, Québec; chemin de fer de Saint-Félix au lac Saint-Gabriel, Québec; chemin de fer de Glenannan à Wingham; chemin de fer de la station de McOann à Joggins, Nouvelle-Ecosse; chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, Québec; compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental; chemin de fer de Saint-André à LaCute, Québec; compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien; chemin de fer de Truro à Newport, N.-E.; compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean; compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent; Long Sault au lac Témiscamingus; Gananoque à Delta; ligne de chemin de fer le long de la Vallée Stewiacke; station de Perth à Plaister Rock Island, N.-B.; Frédériciton à Prince-William, N.-B.; Newcastle à Douglstown, N.-B.; Point sur le Pacifique Canadien à Eganville, Ont.; compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec; et compagnie du chemin de fer Albert. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par Sir Hector Langevin..... Pas imprimés.
- 78b.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de toutes pétitions de la législature de la Nouvelle-Ecosse, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou aucun de ses membres; ainsi que de tous ordres en conseil d'aucun de ces deux gouvernements concernant le nouvel ajustement ou l'augmentation du subside en argent payé ou à payer par le gouvernement de la Puissance à celui de la Nouvelle-Ecosse, et qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Kirk*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 79.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 avril 1886—Copie du mémoire du conseil du Nord-Ouest adressé au gouvernement par MM. Wilson et Ross, membres du dit conseil, et de toute réponse faite au dit mémoire, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest ou autres personnes à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Watson*..... Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 80.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1885—Etat spécifiant le nom, le grade et le corps des officiers composant la commission des réclamations résultant des

opérations militaires pendant qu'elle siégeait à Winnipeg; et aussi faisant connaître quels changements le personnel de la commission a subis plus tard et les raisons de tels changements. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*

- 30a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la milice et de la défense et aucun fonctionnaire de ce département et aucuns officiers de corps de volontaires, en service actif ou non, les officiers des associations de tir et autres personnes, au sujet du caractère des munitions fabriquées à l'atelier de cartouches de Québec et distribuées pour usage en campagne, pour pratique du tir ou pour concours de tireurs; aussi, copie des rapports sur tous les essais faits avec ces munitions par les dits officiers de milice ou d'associations de tir. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
- 30b.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les noms des payeurs nommés, s'ils étaient non-combattants, ou non, avec leur grade et la désignation de leur corps, s'ils appartenaient à la milice active, et aussi, dans chaque cas, quel était leur paie, et la période de leur service. Présentée à la Chambre des Communes le 7 mai 1886.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*
- 30c.** Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la milice et de la défense et aucun fonctionnaire de ce département et aucuns officiers de corps de volontaires, en service actif ou non, les officiers des associations de tir et autres personnes, au sujet des munitions fabriquées à l'atelier de cartouches de Québec et distribuées pour usage en campagne, pour pratique du tir ou pour concours de tireurs; aussi, copie des rapports sur tous les essais faits avec ces munitions par les dits officiers de milice ou d'associations de tir. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
- 30d.** Un état des pensions accordées par ordres en conseil, par suite de la rébellion de 1885, Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes, le 13 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 30e.** Copie du rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 8 juillet 1885, concernant les règlements relatifs aux pensions et gratifications—Rébellion—Territoire du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 13 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 30f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie des instructions données au major Bell, au major général Laurie, à S. L. Bedson et autres non-combattants, employés pendant la campagne du Nord-Ouest, soit par le ministre de la milice, le major général Middleton ou l'adjudant général de la milice, ainsi que de la correspondance échangée entre les autorités ci-dessus mentionnées et tels non-combattants. Présentée à la Chambre des communes, le 13 mai 1886.—*M. Trow*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 30g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886.—Etat indiquant les noms de tous les officiers de la milice et des non-combattants nommés comme officiers des transports ou des approvisionnements, avec information concernant le rang et le corps des officiers de milice, la date de leur nomination, leur solde, par qui ils ont été nommés, qui les a recommandés, et le montant payé à chacun d'eux jusqu'à ce jour. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 30h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les chevaux, ponies, bétail, fourrures, wagons, charrettes, ou autres articles saisis et confisqués par la police à cheval, ou les troupes de l'expédition pendant leur service au Nord-Ouest, du 27 mars au 1er août; quelle disposition en a été faite; les noms des personnes à qui ils ont été enlevés, et les montants (s'il en est) payés, reçus ou maintenant payables ou recevables pour telle propriété. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

- 80i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant le nom, le rang et le corps de tous les officiers composant l'état-major du major général Middleton, et en quelle capacité chacun d'eux a servi. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 80j.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre James Anderson et le ministre de la milice, le major général Middleton ou aucun membre du gouvernement, au sujet de l'achat des approvisionnements, du coût des transports, et des autres dépenses occasionnées par la révolte du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 80k.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les noms de toutes les personnes employées comme agents du gouvernement pour les achats, spécifiant à quelle date, par qui et sur la recommandation de qui elles ont été nommées, quelle paie elles recevaient et combien de temps elles ont été employées. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 80l.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat montrant les noms de tous les entrepreneurs qui ont loué leurs attelages pour transports, le nombre d'attelages loués par chacun d'eux, le prix payé par jour pour chaque attelage, et le montant payé à chacun de ces entrepreneurs. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Trow*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 80m.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements du Royaume-Uni et canadien, ou quelques-uns de leurs membres, officiers ou employés, concernant les médailles à être données aux volontaires qui ont servi dans la récente insurrection au Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Amyot*—
Imprimés pour les documents de la session seulement.
- 81.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes pétitions, dépêches et correspondance, rapports en conseil et ordres en conseil, non encore produits, se rapportant au désaveu de chartes de chemins de fer dans le Manitoba. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Watson*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 82.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie du rapport de Son Honneur le juge Hensley sur le procès de Alex. Gillis, pour meurtre à Charlottetown en janvier dernier, avec copie du rapport du ministre de la justice recommandant une commutation de la sentence de mort portée contre Gillis, et de tous télégrammes et lettres sur ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*
- 83.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance relative à la destitution d'Isaac McLeod, écr. de Strathbone, Inverness, comme maître de poste de cette localité, ainsi que le rapport de l'inspecteur des postes. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Cameron (Inverness)*.....*Pas imprimée.*
- 84.** Copie d'une convention intervenue entre Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, et la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, en date du 7 novembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimée.*
- 86.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant : 1. Le nombre d'immigrants chinois arrivés en Canada depuis le 20 août 1885, jusqu'au 1er janvier 1886, et le nom des ports où ils sont débarqués. 2. Le nombre de Chinois qui sont venus directement de la Chine. 3. Le nombre de Chinois venus d'autres pays, et les noms de ces pays. 4. Le chiffre total des droits perçus sur ces immigrants, 5. Le nombre de Chinois venus à titre de tou-

ristes, marchands, savants ou étudiants. 6. Les certificats présentés dans chaque cas (s'il en est) et donnés par le gouvernement chinois, portant le visa du chargé d'affaires, du consul, de l'agent consulaire ou autre représentant de Sa Majesté dans la localité où ces certificats ont été délivrés, ou au port d'embarquement. 7. Les frais encourus par le département des douanes pour la mise à exécution, par le dit département, de l'Acte à l'effet de restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada. 8. Copie de toute correspondance (s'il en est) échangée entre des unions ouvrières ou autres sociétés légalement constituées ou non, ou autres personnes, et le département des douanes, demandant que l'immigration chinoise soit contrôlée plus sévèrement, et de toutes plaintes (s'il en est) portées contre aucun officier des douanes relativement au fonctionnement du dit acte de restriction. 9. Le nombre total de Chinois qui ont quitté le Canada pendant la même période. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Gordon*—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

87. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie de : 1. Tous les ordres en conseils administratifs touchant la mise en opération de l' " Acte concernant le Cens Electoral." 2. Toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun des départements et les dits officiers reviseurs. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Cameron (Huron)*..... *Pas imprimée.*
- 87a. Réponse (*partielle*) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1886—Copie des états fournis par tous les officiers-revisers au sujet des arrangements qu'ils ont pris pour l'impression des listes d'électeurs dans leurs divisions électorales respectives, indiquant si des soumissions ont été demandées pour telles impressions ou si des contrats réguliers ont été passés pour leur exécution, avec copie de tels contrats ; les noms des personnes avec lesquelles des conventions écrites ou verbales ont été faites pour ces impressions et le nombre de fois que les listes doivent être imprimées ; les prix alloués, pour chaque nom ou autrement ; le nombre de noms sur la première liste ; si la première liste est imprimée par subdivision de votation ou non ; la manière de faire des changements et des additions après la première impression ; et tous autres détails concernant tels arrangements, conventions et contrats pour l'impression des dites listes. Présentée à la Chambre des communes, le 29 mai 1886—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
88. Mémoire sur la question de savoir si le gouvernement a été informé que des remorqueurs américains ont fait le touage dans les ports de la Colombie-Britannique, et en dedans de la limite des trois milles, dans des eaux canadiennes. Présenté au Sénat le 19 mai 1886.—*L'honorable M. Mc Donald*..... *Pas imprimée.*
89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et aucun membre de l'équipage constituant le service de sauvetage à Port-Rowan, province d'Ontario, qui n'a pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886.—*M. Jackson*..... *Pas imprimée.*
90. Correspondance, etc., se rapportant à la cause de la Reine vs. la Compagnie de moulins et d'exploitation forestière de Sainte-Catherine. Présentée à la Chambre des communes le 29 mai 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*
91. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Etat indiquant toutes réclamations faites par John Heney, d'Ottawa, pour le remboursement de péages soldés par lui pour le passage des bâtiments ou de bois par les canaux du gouvernement, et copie de tous ordres en conseil passés par le gouvernement au sujet de lettres, réclamations, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le dit John Heney ou aucune autre personne touchant telle demande de remboursement. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Trow*..... *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1884-85.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOMIS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL
QU'AMENDÉ PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

Imprimé par ordre du Parlement.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1885.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE
INTRODUCTION.....	xix
DÉPENSES GÉNÉRALES.....	xix
ÉDIFICES PUBLICS.....	xx
HAVRES ET RIVIÈRES.....	xxi
DRAGAGE ET DRAGUEURS.....	xxii
DÉTAILS DES TRAVAUX TERMINÉS.....	xxiii
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—	
AMHEBST—édifice public.....	xxiii
ANTIGONISH do	xxiii
ARICHAT do	xxiv
BADDECK do	xxiv
ÉTANG DE BENECADE—Dragage.....	xxiv
BOULARDERIE—Jetée.....	xxv
BROOKLYN—Brises-lames de Liverpool.....	xxv
ÉTANG DE CAMPBELL—Dragage.....	xxv
CANADA-CREEK—Jetée.....	xxvi
CHEVERIE—Brise-lames.....	xxvi
RUISSEAU CHIPMAN—Jetée.....	xxvi
ILE NOEL—Dragage.....	xxvi
ILE COFFIN—Protection de la grève.....	xxvii
BAIE DES VACHES—Brise-lames.....	xxvii
HAVRE D'ESCOUSSE—Dragage.....	xxvii
DIGBY—Jetée.....	xxviii
CINQ-ILES—Jetée.....	xxviii
RIVIÈRE DU GRAND-VILLAGE—Dragage.....	xxviii
HALIFAX—ÉDIFICE FÉDÉRAL.....	xxix
Havre.....	xxix
HAVRE DE HALL—Jetée.....	xxix
HARBOURVILLE do	xxix
HAVRES EN GÉNÉRAL—Réparations et améliorations.....	xxx
ANSE AU FOIN—Jetée.....	xxx
KINGSPORT—Jetée.....	xxx
LUNENBURG—Havre.....	xxx
Hôpital de la marine.....	xxxi

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

	PAGE.
MABOU—Jetée et dragage.....	xxx1
MARGARETVILLE—Brise-lames... ..	xxx1
ANSE MÉTÉGHAN—Jetée.....	xxx1
NEW-GLASGOW—Edifice public.....	xxxii
SYDNEY-NORD do	xxxii
OGILVIE—Jetée.....	xxxii
L'ÉTANG AUX HUITRES—Travaux de soutènement.....	xxx1
PARRSBORO' OU RIVIÈRE DE D'ÎLE À-LA PERDRIX—Jetée.....	xxxiii
PETIT DE GRAT—Travaux de soutènement.....	xxxiii
PETITE-RIVIÈRE—Brise-lames.....	xxxiii
PICTOU—Maison de douane.....	xxxiv
Hôpital de marine.....	xxxiv
PORT-GREVILLE—Protection de la grève.....	xxxiv
PORT-HASTINGS—Dragage.....	xxxiv
PORT-HAWKESBURY do	xxxiv
PORT-HOOD—Brise-lames.....	xxxv
PORT-MULGRAVE—Dragage.....	xxxv
LAC PORTER do	xxxv
RIVIÈRE JOHN do	xxxv
SYDNEY—Hopital de marine.....	xxxvi
Edifice public.....	xxxvi
Station de quarantaine.....	xxxvi
HAVRE DE TROIS BRASSES—Travaux de soutènement.....	xxxvi
TRACADIE—Brise-lames.....	xxxvi
TRURO—Edifice public	xxxvii
TUSKET WEDGE—Jetée.....	xxxvii
WINDSOR—Edifice public	xxxvii
WHYCOCOMAGH—Dragage.....	xxxviii
YARMOUTH—Edifice public.....	xxxviii

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD:—

ANNANDALE—Jetée.....	xxxix
BELFORT do	xxxix
L'ANSE DE CAMPBELL—Jetée	xxxix
CHARLOTTETOWN—Nouvel édifice fédéral.....	xl
Edifice fédéral temporaire.....	xl
POINTE CHINA—Jetée.....	xl
CRAPAUD (VICTORIA)—Jetée.....	xl
GEORGETOWN—Salle d'exercice.....	xli
Jetée.....	xli
HICKEY—Jetée.....	xli
RIVE HIGGIN—Jetée.....	xli

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

	PAGE.
POINTE HURD—Jetée.....	xlii
RIVE DE KIER do	xlii
LAMBERT do	xlii
POINTE LEWIS do	xliii
MALPÈQUE do	xliiii
RIVIÈRE AU VISON—Jetée.....	xliiii
MONTAGUE—Jetée.....	xliiii
HAVRE DE MURRAY (RIVIÈRE DU SUD)—Redressement du chenal...	xliv
McGEE—Jetés.....	xliv
CREEK DES NEUF-MILLES—Jetée.....	xliv
CARDIGAN-NORD—Jetée.....	xlv
PINETTE do	xlvi
PORT-SELKIRK do	xlvi
POWNAL do	xlv
POINTE ROUGE do	xlvi
RIVIÈRE DU SUD do	xlvi
RUSTICO-SUD do	xlv
BAIE SAINTE-MARIE—Jetée.....	xlvii
BAIE SAINT-PIERRE do	xlvii
SUMMERSIDE—Havre	xlvii
Edifice public.....	xlvii
TIGNISH—Brise-lames.....	xlviii
RIVIÈRE VERNON—Jetée.....	xlviii
VICTORIA (ILE DES BOIS)—Jetée.....	xlviii
POINTE OUEST—Jetée.....	xlix

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:—

ANDERSON'S HOLLOW—Jetée.....	xlix
BATHURST—Edifice public.....	xlix
BOUCTOCHE—Jetée.....	l
CAP TORMENTINE—Havre.....	l
Traverse d'hiver.....	li
CARAQUETTE—Jetée.....	li
CABLETON—Bureau de poste.....	li
Chemin de fer.....	li
CHATHAM—Edifice public.....	lii
DORCHESTER—Pénitencier.....	lii
FRÉDÉRICTON—École militaire.....	lii
Bureau de poste.....	lii
HILLSBORO'—Jetée.....	liii
CAP HOPEWELL—Quai de délestage.....	liii

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

	PAGE.
RIVIÈRE MADAWASKA—Barrage à éperon.....	liii
RIVIÈRE MIRAMICHI—Dragage.....	liiii
MISPEC—Brise-lames.....	liv
MONCTON—Edifice public.....	liv
NEWCASTLE do	liv
PORTLAND do	lv
RICHIBOUCTOU—Travaux de soutènement.....	lv
RIVIÈRE SAINT-JEAN—Dragage, etc.....	lvi
SAINTE-MARIE—Casernes.....	lvi
Maison de douane.....	lvi
Fort-Dufferin.....	lvi
Le port	lvii
Hôpital de la marine.....	lvii
Edifices militaires.....	lvii
Pénitencier.....	lvii
Bureau de poste.....	lvii
Caisse d'épargnes.....	lvii
SAINTE-MARIE—Jetée.....	lviii
SAINTE-STEPHEN—édifice public.....	lviii
SUSSEX do	lviii
LES OUEST—Amélioration du chenal.....	lix
WOODSTOCK—Edifice public.....	lix

PROVINCE DE QUÉBEC :—

ANSE A L'EAU—Jetée.....	lix
ANSE SAINT-JEAN do	lx
BAGOTVILLE (SAINT-ALPHONSE)—Jetée.....	lx
BAIE SAINT-PAUL do	lx
BERTHIER (EN BAS) do	lx
BIC do	lxi
CHAMBLY—Fort.....	lxi
CHATEAU RICHER—Enlèvement de cailloux.....	lxi
CHENAL DU MOINE—Brise-glace.....	lxi
CHICOUTIMI—Hôpital de la marine.....	lxii
Jetée.....	lxii
ETANG DU NORD—Brise-lames.....	lxii
FLINTS (LAC MÉGANTIC) Jetée.....	lxiii
GROSSE-ILE—Station de la quarantaine.....	lxiii
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	lxiii
HULL—Edifice public.....	lxiii
ILE-AUX-GRUES—Jetée.....	lxiv
LANORAIE do	lxiv

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

	PAGE.
LAPRAIRIE—Dragage.....	lxiv
LES EBOULEMENTS—Jetée.....	lxiv
LÉVIS—Fortifications.....	lxv
Bâtiments des immigrants.....	lxv
TRAVERSE DE LA LONGUE-POINTE À BOUCHERVILLE—Dragage.....	lxv
MALBAIE—Jetée.....	lxv
MATANE do	lxvi
MONTRÉAL—Bureau du sous-receveur général.....	lxvi
Champ de Mars	lxvi
Maison de douane.....	lxvi
Salle d'exercice et arsenaux.....	lxvi
Entrepôt de vérification.....	lxvii
Bâtiment des immigrants.....	lxvii
Edifice du revenu de l'intérieur.....	lxvii
Bureau de poste.....	lxvii
NEW-CARLISLE—Jetée.....	lxviii
RIVIÈRE NEWPORT—Travaux de soutènement.....	lxviii
PORT-DANIEL—Jetée.....	lxviii
QUÉBEC—Citadelle.....	lxix
Bâtiment de la citadelle.....	lxix
Bureau du commis des travaux.....	lxix
Bureau de l'inspecteur-mesureur de bois.....	lxix
Douane	lxix
Salle d'exercice.....	lxix
Entrepôt de vérification.....	lxix
Fortifications.....	lxx
Edifice du revenu de l'intérieur.....	lxx
Hôpital de la marine.....	lxx
Quais de l'hôpital de la marine.....	lxx
Bureau de la poste.....	lxx
Quai de la reine.....	lxx
Bureau de l'inspecteur du service des signaux.....	lxx
RIMOUSKI—Jetée.....	lxxi
RIVIÈRE À LA GRAISSE (RIGAUD)—Dragage.....	lxxi
do BATISCAN..... do	lxxi
do BLANCHE..... do	lxxi
do BRAS SAINT-NICOLAS..... do	lxxii
do DU LIÈVRE—Amélioration de la navigation.....	lxxii
do DU LOUP (EN BAS)—Jetée.....	lxxii
do NICOLET—Port de refuge.....	lxxiii
do NOIRE—Débarrasser le chenal.....	lxxiii
do OTTAWA—Dragage.....	lxxiii
do OUELLE—Jetée.....	lxxiii
do PABOS—Enlèvement des cailloux.....	lxxiv
do RICHELIEU—Dragage.....	lxxiv

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

	PAGE.
RIVIÈRE SAGUENAY—Chenal en aval de Chicoutimi	lxxiv
La Grande Décharge.....	lxxv
do SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ—Digue.....	lxxv
do SAINT-FRANÇOIS—Dragage.....	lxxv
do SAINT-LAURENT—Enlèvement des chaînes, etc.....	lxxv
do SAINT-LOUIS—Dragage.....	lxxv
do SAINT MAURICE— do	lxxvi
do YAMACHICHE— do	lxxvi
do YAMASKA—Barrage et écluse.....	lxxvi
SAULT AU COCHON—Jetée.....	lxxvii
SHERBROOKE—édifice public.....	lxxvii
SOREL do	lxxvii
SAINTE-AGNÈS—Jetée.....	lxxviii
SAINTE-ANNE DE BELLEVUE—Jetée.....	lxxviii
SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE do	lxxviii
SAINTE-FRANÇOIS (ÎLE ORLÉANS) do	lxxix
SAINTE-JEAN do do	lxxix
SAINTE-JEAN—Caserne.....	lxxx
Edifice public.....	lxxx
SAINTE-RÉGIS—Maison de douane.....	lxxx
SAINTE-THOMAS DE MONTMAGNY—Jetée.....	lxxx
SAINTE-VINCENT DE PAUL—Pénitencier.....	lxxx
SAINTE-ZOTIQUE—Jetée.....	lxxxix
TROIS-RIVIÈRES—Maison de douane.....	lxxxix
Bureau de poste.....	lxxxix
TROIS PISTOLES—Jetée.....	lxxxix

PROVINCE D'ONTARIO :—

AMHERSTBURG—Edifice public.....	lxxxix
BARRIE do	lxxxix
BAYFIELD—Jetée.....	lxxxix
BELLE-RIVIÈRE—Travaux de soutènement.....	lxxxix
BELLEVILLE—Havre.....	lxxxix
Edifice public	lxxxix
BERLIN do	lxxxix
BRANTFORD do	lxxxix
BROCKVILLE do	lxxxix
CHATHAM do	lxxxix
CLIFTON do	lxxxix
COBOURG—Havre.....	lxxxix
Edifice public.....	lxxxix

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

	PAGE.
COLLINGWOOD—Travaux dans le port.....	lxxxvi
CORNWALL—Edifice public.....	lxxxvi
GALT do	lxxxvii
GANANOCQUE do	lxxxvii
GODERICH—Port.....	lxxxvii
GUELPH—Edifice public.....	lxxxviii
HAMILTON do	lxxxviii
PORT ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	lxxxix
KINCARDINE—Brise-lames.....	lxxxix
KINGSTON—Maison de douane.....	lxxxix
Le port.....	lxxxix
Bâtiments des immigrants.....	xc
Pénitencier.....	xc
Bureau de poste.....	xc
KINGSVILLE—Port de refuge.....	xc
LION'S HEAD - Jetée.....	xci
CREEK DU PETIT-OURS—Dragage.....	xci
PETIT-COURANT do	xci
L'ORIGINAL—Jetée.....	xci
LONDON—Maison de douane.....	xcii
Bâtiments des immigrants.....	xcii
Edifice militaire.....	xcii
Bureau de poste.....	xcii
MEAFORD—Dragage.....	xciii
MIDLAND do	xciii
MORPETH—Jetée.....	xciii
RIVIÈRE NAPANEE—Dragage.....	xciii
NEWCASTLE—Jetée.....	xciv
ORANGEVILLE—Edifice public	xciv
OTTAWA—Dragage.....	xcv
Salle d'exercice.....	xcv
Musée Géologique.....	xcv
Dépôt militaire.....	xcv
Monument à la mémoire de sir G. E. Cartier	xcv
Galerie Nationale des Beaux-Arts.....	xcv
Pointe Nepean.....	xcv
Nouvel édifice de la rue Wellington.....	xcvi
Bureau de poste.....	xcvi
Edifice public.....	xcvi
Cour Suprême.....	xcvi
OWEN-SOUND—Maison de douane.....	xcvii
Port.....	xcvii
PETERBORO'—Edifice public.....	xcvii
PORT-ALBERT—Jetées.....	xcvii

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

	PAGE.
PORT-ARTHUR—Havre.....	xcvii
Abri des immigrants.....	xcviii
PORT-ELGIN—Brise-lames.....	xcviii
PORT-HOPE—Havre.....	xcviii
Edifice public.....	xcviii
PORT-STANLEY—Jetée.....	xcix
PRESCOTT—Edifice public.....	xcix
RIDEAU HALL—Réparations, etc.....	xcix
RIVER KAMINISTIQUIA—Dragage.....	xcix
RIVIÈRE OTTAWA—Déroit en amont de Pembroke	c
Amélioration du haut de l'Ottawa.....	c
RIVIÈRE SYDENHAM—Enlèvement d'obstacles.....	ci
RONDEAU—Jetée.....	ci
SARNIA—Abri des immigrants.....	cii
SAULT SAINTE-MARIE—Dragage.....	cii
SHANNONVILLE do	cii
SOUTHAMPTON—Jetée.....	cii
SAINTE-CATHERINE—Edifice public.....	ciii
SAIN'T-THOMAS do	ciii
STRATFORD do	ciii
THORNBURY—Travaux de protection.....	civ
TORONTO—Bureau du sous-receveur général.....	v
Maison de douane.....	civ
Entrepôt de vérification.....	civ
Forts	civ
Havre.....	cv
Bâtiment des immigrants.....	cv
Bureau du revenu de l'intérieur.....	cv
Bureau de poste.....	cv
ROCHER WILSON—Bloc pour balise.....	cv
WINDSOR—Edifice public.....	cvi

PROVINCE DU MANITOBA :—

RIVIÈRE ASSINIBOINE—Digues en aile.....	cvi
BRANDON—Abri des immigrants.....	cvi
Bureau de poste.....	cvi
EMERSON—Abri des immigrants	cvii
HAVRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	cvii
RIVIÈRE ROUGE—Dragage.....	cvii
MONTAGNE-DE-PIERRE—Pénitencier.....	cvii

PROVINCE DU MANITOBA—*Suite.*

	PAGE.
WINNIPEG—Bureau de l'architecte.....	cviii
Maison de douane.....	cviii
Bureau des terres fédérales.....	cviii
Salle d'exercices militaires.....	cviii
Bâtiment des immigrants.....	cviii
Résidence du lieutenant-gouverneur.....	cix
Edifice du parlement.....	cix
Bureau de poste (nouveau).....	cix
do (temporaire).....	cix
Poudrière.....	cix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST —

BATTLEFORD—Ecole industrielle des sauvages.....	cx
Bureau du magistrat stipendiaire.....	cx
CALGARY—Bâtiment des immigrants.....	cx
FORT QU'APPELLE—Ecole industrielle des sauvages.....	cx
HIGH RIVER do do.....	cx
MEDICINE-HAT—Bâtiment des immigrants.....	cxi
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien.....	cxi
QU'APPELLE, STATION—Bâtiment des immigrants.....	cxi
RÉGINA—Prison et asile des aliénés.....	cxii
Bureau de poste.....	cxii
Edifice public.....	cxii
RIVIÈRE SASKATCHEWAN—Amélioration de la navigation.....	cxii

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

RIVIÈRE COWICHAN—Enlèvement de chicots.....	cxiii
ESQUIMALT—Bassin de radoub.....	cxiii
RIVIÈRE FRASER—Enlèvement de chicots.....	cxiii
NANAIMO—Edifice public.....	cxiv
NEW-WESTMINSTER—Pénitencier.....	cxiv
Edifice public.....	cxiv
RIVIÈRE SERPENTINE—Enlèvement de chicots.....	cxiv
VICTORIA—Maison de douane.....	cxv
Havre.....	cxv
Bâtiment des immigrants.....	cxv
Bureau de poste.....	cxv
Station de la quarantaine.....	cxv

EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.....	cxv
----------------------------------	-----

	PAGE.
EXAMENS DU SERVICE CIVIL.....	cxv
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.....	cxvi
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC..	cxvi
DRAGUEURS.....	cxvii
ARPENTAGES ET EXAMENS.....	cxvii
GLISSOIRES ET ESTACADES.....	cxvii
DISTRICT DU SAGUENAY.....	cxviii
DISTRICT DU SAINT-AURICE.....	cxviii
DISTRICT D'OTTAWA	cxix
DISTRICT DE NEWCASTLE.....	cxix
CHEMINS ET PONTS.....	cxx
CHEMINS:—	
Ile aux Noix.....	cxx
Témiscouata	cxx
PONTS:—	
Rivière à la Bataille	cxx
Des Joachims	cxx
Portage-du-Fort	cxxi
Russell	cxxi
TÉLÉGRAPHES.....	cxxii
PROVINCES MARITIMES ET GOLFE SAINT-LAURENT.....	cxxii
RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.....	cxxii
DE QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.....	cxxii
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.....	cxxiii
COLOMBIE-BRITANNIQUE.....	cxxiii
ARBITRAGES ET SENTENCES ARBITRALES.....	cxxiv
NIVELLEMENTS ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET LE SAINT- LAURENT	cxxiv
AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC.....	cxxiv
CHENAL POUR LES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.....	cxxiv

	PAGE.
PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES...	cxxiv
JETÉES ET QUAIS DU GOUVERNEMENT.....	cxxv
OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.....	cxxv
ARRIVAGES DE LA MER, ETC.....	cxxv
CONTRATS, ACHATS DE PROPRIÉTÉS, ETC.....	cxxv
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.....	cxxv
TABLES DES DISTANCES.....	cxxvi
PERSONNEL DU DÉPARTEMENT.....	cxxvi
CORRESPONDENCE OFFICIELLE.....	cxxvi
JETÉES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.....	cxxvi
SOMMAIRE DES DÉPENSES POUR TRAVAUX PUBLICS.....	cxxvii

TABLE DES ANNEXES.

	PAGE.
Annexe n° 1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par O. Dionne, comptable.....	3
“ 2. Rapport sur les édifices publics du Canada. Par Thos. Fuller, architecte.....	20
“ 3. Liste des mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada.....	41
“ 4. Rapport sur les services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, etc. Par Jno. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien.....	45
“ 5. Rapport sur les ports et rivières, dragueur, dragage et levées hydrographiques. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef.	49
“ 6. Rapports des améliorations proposées pour le haut de l'Outaouais. Par H. F. Perley, ingénieur en chef et Thos. Guerin, I.C.....	101
“ 7. Rapport sur les travaux de nivellement entre le lac Champlain et le Saint-Laurent. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et R. Steckel, I.C.....	121
“ 8. Etat du matériel de dragage acheté par le département des travaux publics.....	193
“ 9. Rapport sur les travaux d'améliorations du havre de Québec et du bassin de radoub à Lévis. Par les Commissaires du havre de Québec.....	197
“ 10. Rapport sur le creusage du chenal entre Montréal et Québec. Par les Commissaires du havre de Montréal.....	201
“ 11. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., du district du Saguenay. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Joseph Rosa, surintendant.....	207
“ 12. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Saint-Maurice. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Charles Lajoie, surintendant.....	211
“ 13. Rapport sur les glissoires et estacades du district de l'Outaouais. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et G. P. Brophy, surintendant.....	215
“ 14. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Newcastle. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et R. B. Rogers, surintendant.....	221
“ 15. Liste du personnel employé aux glissoires et estacades.....	227
“ 16. Rapport sur les travaux publics dans la Colombie-Britannique. Par l'honorable J. W. Trutch, C.M.G.....	231
“ 17. Liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec.....	239
“ 18. Etat tabulaire indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux principaux ports du Canada; aussi les ports qui sont ouverts à la navigation toute l'année.....	247

	PAGE.
Annexo n° 19. Tableau indiquant le nombre de bâtiments, etc., qui sont arrivés de la mer aux divers ports.....	253
“ 20. Etat indiquant le nombre des bâtiments construits aux principaux chantiers de construction de navires au Canada....	257
“ 21. Nombre de bâtiments naufragés dans le Saint-Laurent ainsi que sur les lacs.....	261
“ 22. Rapport sur les lignes télégraphiques de l'Etat. Par F. N. Gisborne, surintendant.....	267
“ 23. Etat indiquant les entreprises adjudgées par le département; propriétés achetées, propriétés louées.....	291
“ 24. Actes concernant les travaux publics.....	299
“ 25. Tableaux des distances.....	303
“ 26. Liste des peintures dans la galerie nationale.....	413
“ 27. Rapport des arbitres officiels sur les causes soumises à eux durant l'année.....	417
“ 28. Liste des officiers dans le département.....	421
“ 29. Rapport supplémentaire sur les lignes télégraphiques dans le Nord-Ouest. Par F. N. Gisborne.....	425
“ 30. Correspondance officielle du département.....	431
“ 31. Liste des jetées dans l'Ile du Prince-Edouard en possession du gouvernement fédéral.....	435
“ 33. Sommaire de la dépense jusqu'à 1867; et de 1867 à 1885. Par O. Dionne.....	439

CANADA.
—
RAPPORT
DU
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
POUR
L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

A Son Excellence le Très-honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Caln et Calstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte de Clanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Ainsi que voulu par l'acte 31 Victoria, chapitre 12, sanctionné le 21 décembre 1867, j'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Ce rapport contient un état de la dépense générale, indiquant le crédit voté par le parlement et les sommes provenant d'autres sources qui ont été affectés aux travaux publics du Canada durant le dernier exercice, ainsi qu'une description des travaux qui ont été exécutés. Il est accompagné de trente et un annexes qui renferment les rapports annuels de l'ingénieur en chef, de l'architecte en chef et d'autres fonctionnaires attachés au ministère des travaux publics, ainsi que d'un certain nombre de tableaux et de relevés qui contiennent des renseignements se rattachant au département.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont :

- LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien ;
- LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction ;
- LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES ;
- LE DRAGAGE ET LES BATEAUX DRAGUEURS ;
- LES PONTS ET CHAUSSÉES ;
- LES GLISSOIRS ET ESTACADES ;
- LES TÉLÉGRAPHES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, sanctionné le 19 avril 1884, la somme de \$3,476,304.78 a été affectée aux dépenses des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885 ; et par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, sanctionné le 20 juillet 1885, une nouvelle somme de \$287,950.86 a été accordée pour les mêmes fins.

Indépendamment de ces sommes, celle de \$386,509.61, restant des crédits de 1883-84, a été reportée; et des gouvernements provinciaux, des municipalités et autres corporations ont contribué pour \$86,923.52 à l'exécution des travaux qui les intéressaient. Donc, la somme totale disponible et provenant de toutes sources était de \$4,237,688.77. De cette somme, \$2,682,624.35 ont été déboursés durant le dernier exercice, \$162,845.90 ont été périmés le 30 septembre 1884, et la balance restait en caisse le 30 juin 1885, mais a été reportée par mandat spécial pour les travaux alors en cours d'exécution. Le tableau qui suit fait voir les sommes disponibles pour chaque service, les sommes périmées et les sommes déboursées :—

	Sommes disponibles	Périmées au 30 septembre 1884.	Déboursées durant l'exercice 1884-85.
Edifices publics.....	\$1,336,269 15	\$81,814 01	\$1,369,460 72
Ports et rivières.....	1,806,988 98	68,299 59	844,165 55
Dragueurs et dragage.	174,000 00	.....	161,703 44
Glissoires et estacades.	156,750 00	.....	109,635 72
Ponts et chaussées.....	36,135 38	.....	20,143 79
Télégraphes.....	161,483 74	12,540 78	132,273 10
Divers.....	66,061 52	191 52	45,242 03
	<u>\$4,237,688 77</u>	<u>\$162,845 90</u>	<u>\$2,682,624 35</u>

En sus de cette dépense, les sommes suivantes ont été déboursées, en vertu d'actes spéciaux du parlement :

Chenal des navires entre Québec et Montréal.....	\$300,000 00
Amélioration du port de Québec.....	282,931 00
Bassin de radoub de Lévis.....	110,000 00
Total.....	<u><u>\$692,931 00</u></u>

On trouvera plus loin les détails des déboursés qui ont été faits, par provinces, des sommes disponibles pour chaque service.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le montant affecté par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, à la construction, aux réparations et l'entretien des édifices publics, s'élevait à \$1,443,740.00, et par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, une autre somme de \$91,380.20 fut affectée aux mêmes fins. En

outre, la balance du crédit de 1883-84, \$252,147.85, a été reportée; la somme de \$30,000 a été fournie par le gouvernement provincial et la ville de Québec (\$15,000 chacun) pour la construction de la salle d'exercices; la ville de Winnipeg a fourni \$8,000.00 pour la nouvelle salle d'exercices, et la somme de \$11,000.00 pour écoles industrielles des sauvages dans le Nord-Ouest a été transférée du ministère des affaires des sauvages à celui des travaux publics. En sorte que le montant disponible pour les édifices publics durant le dernier exercice était de \$1,836,269.15. Sur cette somme \$1,369,460.72 ont été déboursés, \$81,814.01 périmés le 30 septembre 1884, et la balance restait en caisse au 30 juin 1885. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé par province.

	Sommes disponibles.	Périmés au 30 septembre 1884.	Déboursés durant l'exer- cice 1884-85.
Nouvelle-Ecosse.....	\$125,800 30	\$ 2,922 53	\$ 73,182 42
Ile du Prince-Edouard.....	60,339 50	4,200 00	25,168 92
Nouveau-Brunswick.....	141,223 65	7,376 39	106,412 05
Québec.....	401,833 93	14,269 48	303,374 32
Ontario.....	761,982 39	6,504 35	598,234 53
Manitoba.....	175,638 31	19,069 76	147,474 51
Territoires du Nord-Ouest...	74,385 00	1 70	63,195 81
Colombie-Britannique.....	79,362 90	27,469 80	38,314 16
Angleterre.. ..	703 17	.....	703 17
Edifices publics en général.	15,000 00	.....	13,400 83
	<u>\$1,836,269 15</u>	<u>\$81,814 01</u>	<u>\$1,369,460 72</u>

PORTS ET RIVIÈRES.

Le crédit autorisé par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, pour l'amélioration et l'entretien des ports et des rivières dans tout le Canada était de \$1,516,839.78, et l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, a affecté une autre somme de \$158,720.66 aux mêmes fins. Outre ces sommes, il y avait à reporter la balance non dépensée des crédits de l'exercice 1883-84, soit un montant de \$94,140.40, plus celui de \$37,288.14 fourni par les corporations municipales et autres. Le montant total disponible provenant de toutes sources s'élevait donc à \$1,806,988.98. On a dépensé \$844,165.55; \$68,299.59 ont été périmés le 30 septembre 1884, et le 30 juin 1885 la balance restait en caisse. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé par province :

	Montant total disponible	Périmé le 30 septembre 1884.	Dépense, exercice 1884-85.
Nouvelle-Ecosse.....	\$ 58,116 71	\$ 363 39	\$ 46,417 73
Ile du Prince-Edouard.....	129,571 02	53,222 79	64,849 80
Nouveau-Brunswick.....	225,879 79	.....	47,242 34
Prov. maritimes en général	11,500 00	.....	*
Québec	229,151 68	14,713 41	216,850 72
Ontario.....	497,280 00	.....	393,664 16
Manitoba.....	11,000 00	.....	10,820 28
Territoires du Nord-Ouest.	10,000 00	.....	6,567 00
Colombie-Britannique.....	628,489 78	.....	52,146 34
En général.....	6,000 00	.....	5,607 18
	<u>\$1,806,988 98</u>	<u>\$68,299 59</u>	<u>\$844,165 55</u>

DRAGUEURS ET DRAGAGE.

Au cours de la session de 1884, il fut voté des crédits de \$30,000.00 pour matériel neuf, \$30,000.00 pour réparation des dragueurs, et \$114,000.00 pour dragage, —soit un crédit total de \$174,000.00 pour ce service. Sur cette somme il a été déboursé \$161,703.44 pendant le dernier exercice, et la balance restait en caisse au 30 juin 1885. Le tableau suivant fait voir les sommes disponibles et les sommes dépensées, par province.

	Sommes disponibles.	Sommes périmées, 30 sept. 1884.	Sommes dépensées pendant l'exercice 1884-85.
Matériel neuf.....	\$30,000 00	.....	\$21,424 70
Réparations	30,000 00	.....	26,939 59
Nouvelle-Ecosse.....	} 42,000 00	.....	15,467 30
Ile du Prince-Edouard		.....	7,199 38
Nouveau-Brunswick.		.....	19,333 32
Québec.....	20,000 00	.....	18,839 77
Ontario.....	20,000 00	.....	19,895 38
Manitoba.....	10,000 00	.....	9,965 89
Colombie-Britannique..	17,000 00	.....	17,724 77
Service général.....	5,000 00	.....	4,913 34
	<u>\$174,000 00</u>	<u>.....</u>	<u>\$161,703 44</u>

* Déboursés inclus dans les sommes portées au compte de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick.

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.

Nous donnons plus bas, en ordre alphabétique et par province, une description des travaux qui ont été exécutés durant le dernier exercice. Nous y faisons connaître en même temps les crédits mis à notre disposition pour chacun de ces travaux, et les déboursés que ces derniers ont occasionnés au cours de l'exercice et depuis la confédération. Là où un crédit spécial n'est pas mentionné, les déboursés ont été faits à même un crédit général.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, se trouve au fond de la baie de Chignecto, 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Au cours de la session de 1884, un crédit de \$10,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane et à d'autres services, sur une partie du lot du palais de justice, emplacement donné à la Couronne par la municipalité. Le 14 septembre 1884, contrat fut passé avec MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la somme de \$27,374.00. L'édifice aura 61 pieds de front sur 40 de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde. Les murs extérieurs seront en grès rouge, à assises irrégulières, avec parements dressés; les planchers, toitures et cloisons seront en bois; les toitures seront couvertes en ardoise et en tôle galvanisée. Le principal caractère, dans le centre de la façade, sera une grande lucarne surmontée d'une tour en bois pour une horloge. Le sous-sol contiendra les fournaises, la chambre du combustible et le magasin; le rez-de-chaussée, le bureau de poste et celui de l'avocat du chemin de fer Intercolonial; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien. En arrière, deux rallonges d'un étage, l'une pour l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures, et l'autre pour les commis de la poste. Déboursés pendant le dernier exercice, \$12,995.23. Dépense totale, \$13,029.75.

ANTIGONISH.

Antigonish, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la route du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, 41 milles à l'est de New-Glasgow.

Pendant le dernier exercice, il a été dépensé \$169.43 pour terminer les changements à faire à l'édifice dont mon rapport de l'année dernière mentionnait l'acquisition dans le but d'y installer les services de la douane, de la poste et autres, et \$25.98 pour réparations. Dépense totale, \$5,520.30 pour construction, et \$25.98 pour réparations.

ARICHAT.

Arichat, chef-lieu du comté de Richmond, se trouve à une trentaine de milles de Canso.

Durant la session de 1884, un crédit de \$10,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane et autres, sur un emplacement acheté de madame S. Ballam. Des plans furent préparés et des soumissions demandées, mais aucune de ces dernières ne furent acceptées, et les choses en étaient là à la clôture de l'exercice. Dépense totale, \$1,226.27.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, se trouve sur le côté nord du lac Grand Bras d'Or, à une quarantaine de milles de Sydney.

Au cours de la session de 1884, un crédit de \$4,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane et autres. Le 7 août 1884, un emplacement de 100 x 80 pieds, sur le côté sud de la Grande rue, fut acheté de M. A. S. McDonald pour \$1,000.00; et le 20 juin 1885, contrat fut passé avec M. R. H. Hill pour la construction de l'édifice, au prix de \$7,500.00. L'édifice aura deux étages et sous-sol et sera en maçonnerie de grès brut, avec parements dressés; les cloisons, planchers et toiture seront en bois, la dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée. Le corps principal mesurera 52 pieds 6 pouces sur 24 pieds 6 pouces. Dépense au cours de l'exercice, \$1,133.35; c'est la seule qui ait été faite ici.

ÉTANG DE BÉNACADIE.

L'Étang de Bénacadie, dans le comté du Cap-Breton, se trouve sur le côté nord-est du lac Grand Bras d'Or.

Au cours de la session de 1884, un nouveau crédit de \$1,500.00 fut voté pour la continuation des travaux commencés dans le but d'améliorer l'entrée du port;

ce crédit, ajouté aux \$981.14 restant de l'exercice 1883-84, constituait une somme de \$2,481.14 disponible pour le même service. Dans le cours de l'été de 1884, le dragueur *Cape-Breton* a terminé un chenal de 650 pieds de long, 60 pieds de large et 12 pieds de profondeur à travers une barre de sable qui séparait l'étang du lac Grand Bras d'Or ; les côtés du chenal ont été protégés par des pilotis et des fascines. Déboursé pendant l'exercice, \$1,500.00. Dépense totale depuis la confédération, \$12,018.86.

BOULARDERIE.

Boularderie, Cap-Breton, se trouve sur la côte nord de l'île Boularderie, lac Grand Bras d'Or, 12 milles au sud-ouest de Baddeck.

Au cours de la session de 1884, un crédit de \$2,000 fut voté pour la construction d'un débarcadère dans cette localité ; pendant l'année, on a construit un quai de 134 pieds de long, 20 pieds de large, avec une tête de 50 x 20 pieds. Dépense pendant l'exercice, \$2,000 ; c'est la seule qui ait été faite dans cette localité depuis la confédération.

BROOKLYN (BRISE-LAME DE LIVERPOOL).

Brooklyn, ou l'Anse au Hareng, est situé sur le côté est de la baie de Liverpool et à environ un demi-mille en dehors de la barre de Liverpool-Harbour, comté de Queen.

Pendant l'été de 1884, quelques réparations temporaires ont été faites au plan incliné et au lambrissage du brise-lame. Déboursé dans le cours de l'exercice, \$606. Dépenses totales faites à cet endroit depuis la Confédération, \$71,139.50.

ÉTANG DE CAMPBELL.

L'étang de Campbell, comté d'Inverness, se trouve à l'entrée de la baie de Whycocomagh, partie du lac Grand Bras d'Or.

Le dragueur "Cap-Breton" a travaillé à cet endroit du 4 au 18 septembre 1884, il a enlevé 4,940 verges cubes de matières. Dépense, \$602.30.

 CANADA CREEK.

Canada Creek, comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, 60 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de l'exercice, on a réparé et mis en bon état la jetée de l'ouest, qui avait été beaucoup endommagée par la mer, et un pilier de 55 pieds de long et 10 pieds de large sur le dessus fut construit de la mer, à l'extrémité du côté inférieur, pour protéger l'ancienne construction à cet endroit. Dépense, \$747.08. Dépense totale à cet endroit depuis la Confédération, \$5,747.08.

 CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est sur la rive nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière Avon, et à 16 milles de Windsor.

Dans le cours de la session de 1884, une somme de \$2,500 a été votée pour continuer la construction du brise-lame à cet endroit, dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière, dans le but de faire un petit port de refuge, et à la session de 1885, un autre crédit de \$1,178.98 a été voté; ces crédits, ajoutés aux \$4,623.76 restant de l'exercice de 1883-84, constituaient une somme totale de \$7,942.74, disponible pour le même service. Pendant l'exercice, les travaux ont été terminés. Dépenses, \$8,304.43. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$17,377.52.

 RUISSEAU CHIPMAN.

Le ruisseau Chipman, comté de King, est situé sur le côté sud de la baie de Fundy, 64 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté une somme de \$1,000.00 pour la continuation des réparations de la jetée, travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière; pendant l'exercice on a dépensé \$949.78. Il faudra y faire d'autres réparations. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$5,147.99.

 ILE NOEL.

L'île Noël, comté du Cap-Breton, est située près du bord sud-est du lac du Petit Bras d'Or, à environ $1\frac{3}{4}$ mille du détroit de Barra.

Le dragueur *Cape Breton* a travaillé à cet endroit du 19 juillet au 3 septembre 1884, et a coupé une tranchée de 770 pieds de long, 80 pieds de large à l'extrémité extérieure et 90 pieds de large à l'extrémité inférieure, avec une profondeur de 12 pieds, dans la barre de sable qui fermait l'entrée du port. Dépense, \$2,322.00 ; c'est la seule qui ait été faite ici depuis la confédération.

L'ILE COFFIN.

L'île Coffin, comté de Queen, a environ $\frac{2}{3}$ de mille de long, et est située du côté nord de la baie de Liverpool, à son entrée Est.

À la session de 1884, il a été voté un crédit de \$1,000.00 pour la continuation des travaux faits dans le but de protéger la partie basse de la grève ouest ; pendant l'exercice, on a dépensé la somme de \$994.70. La brèche dans la grève a été remplie au moyen de coffrages. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$5,984.84.

BAIE DES VACHES.

La Baie des Vaches, comté du Cap-Breton, est sur la côte est de l'île, environ 18 milles au sud-est de Sydney.

Dans le cours de la session de 1884 le crédit de \$3,000 a été voté pour la continuation des réparations du brise-lames, qui a été endommagé par les tempêtes au commencement de l'année 1883 ; et dans le cours de la session de 1885 un autre octroi de \$2,300 a été accordé ; ces crédits, ajoutés aux \$1,815.34 restant de l'exercice de 1883-84, constituaient une somme totale de \$7,115.34 disponible pour le même service. Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été faits : 1,078 pilots enfoncés et assujétis 40,000 pieds cubes de caisson plein construits ; 2,051 verges cubes de lest pour remplir ; 32,000 pieds M.P. de plancher posés ; 98 pieds linéaires du parement lambrissés ; 5 nouveaux poteaux d'amarrage installés et 6 autres entourés de bois dur. Dépense dans le cours de l'exercice, \$7,107.54. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$144,836.30.

HAVRE D'ESCOUSSE.

Le havre d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, comté de Richmond, est situé en dedans de l'île Bernard, à l'extrémité est du passage Lennox.

Le dragueur *George McKenzie* a travaillé à cet endroit du 1er au 24 octobre 1884, et a coupé une tranchée droite de 60 pieds de large et 10 pieds de profondeur

à eau basse; et le dragueur a aussi creusé au quai public; il a enlevé en tout 4,800 verges cubes de matières. Dépense pendant l'année, \$2,634.31.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom et est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

A la session de 1884 il a été voté \$1,500.00 pour la construction de deux entrepôts sur la jetée, un de 36 x 30 pieds à l'extrémité du large de la jetée, et l'autre de 80 x 18 pieds, avec une rallonge de 36 x 30 pieds à la tête du débarcadère incliné. Le 28 novembre 1884 on a passé un contrat avec MM. D. C. et D. W. Clark pour la construction des entrepôts pour la somme de \$1,545.00, et les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante. Dépense pendant le dernier exercice, \$1,752.21. Dépense totale faite sur cette jetée depuis la confédération, \$17,388.47.

CINQ-ILES.

Les Cinq-Iles, comté de Colchester, sont situées à environ 14 milles à l'est de Parrsboro'.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté la somme de \$2,500.00 pour la construction d'une jetée à "Harrow Beach," et dans le cours de l'année un quai de 75 pieds de long et de 45 pieds de large a été construit. Vu la grande différence entre la marée haute et la marée basse dans cette partie de la baie de Fundy, cette construction est à sec à l'eau basse, et l'on ne peut en approcher qu'à marée haute ou près de marée haute. Il y a alors une profondeur de 20 pieds d'eau à l'extrémité du large et les navires y abordent facilement. Dépense, \$2,499.94; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE DU GRAND-VILLAGE (LONDONDERRY).

La rivière du Grand-Village, comté de Colchester, se décharge dans la baie de Cobequid, près de la tête de la dite baie, à environ 18 milles de Truro.

A la session de 1884 on a voté un crédit de \$3,250.00 pour continuer les travaux de redressement du cours de cette rivière en coupant une tranchée de 1,850 pieds de long, travaux dont il est question dans le rapport de l'année dernière, et qui ont été terminés cette année. Dépense, \$850.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$5,100.00.

HALIFAX.

Halifax, capitale de la province, est située sur la côte occidentale de la baie de Chebuctou, ou Havre d'Halifax, baie profonde de l'océan Atlantique.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de \$9,000.00 a été votée pour faire des changements et des réparations à cet édifice, y compris le repeinturage, la pose de nouvelles faces aux boîtes à lettres, et ces travaux ont été en partie terminés dans le cours de l'exercice. Dépense de construction, \$6,694.83, et de réparation, \$231.49. Dépenses totales pour cet édifice depuis la confédération : pour construction, \$93,058.19 ; pour réparations, \$59,149.35.

PORT.

La faible dépense de \$29.40 a été faite relativement à l'établissement d'un bassin de radoub.

LE HAVRE DE HALL.

Le havre de Hall se trouve dans le comté de King, sur le côté sud de la baie de Fundy, 11 milles au nord de Kentville, chef-lieu du comté.

En 1884 on fit quelques petites réparations à la jetée ouest de cet endroit qui sert de brise-lames pour le havre, mais pendant la forte tempête des 5 et 6 novembre 1884, la mer emporta complètement le pilier extérieur, et amoncela un banc de gravier qui empêche les navires d'entrer et de sortir. Dépense, \$750.00 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, est sur le côté sud de la baie de Fundy, environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté un crédit de \$1,000.00 pour la continuation des réparations des deux jetées qui forment ce port, travaux que j'ai mentionnés dans mon dernier rapport. Pendant le dernier exercice les travaux faits en 1883-84 et les bouts du brise-lames ont été doublés en plein ; les 90 pieds extérieurs de la jetée exhaussés de 2 pieds et replanchiés, tandis que les 200 pieds de la jetée de l'est ont été lambrissés et de nouveaux poteaux de défense placés sur la face intérieure de la jetée de l'ouest. Dépense, \$1,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$4,499.25.

HAVRES EN GÉNÉRAL.

A la session de 1884, il a été voté une somme de \$10,000.00 pour faire des réparations et des améliorations dans les havres des provinces maritimes, et à la session de 1885 un autre octroi de \$1,500.00 a été accordé. Sur ces crédits on a dépensé \$9,841.94.

ANSE AU FOIN.

L'Anse au Foin, comté de Richmond, est une baie du lac Grand Bras d'Or, et est à 10 milles du canal Saint-Pierre.

En 1881, les habitants de la localité construisirent un petit quai de 41 pieds de long sur 21 pieds de large, sur le côté est de l'anse. Dans le cours de l'exercice 1884-85 le département éleva et fortifia ce quai, et construisit une allonge de 27 pieds de long sur 27½ pieds de large, immédiatement à côté de l'ancienne construction. Dépense, \$250.00; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

KINGSPORT.

Kingsport, ci-devant Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la rive sud du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

La somme de \$9.22 a été dépensée à réparer la jetée que le département y a fait construire en 1872-73. Dépense totale depuis la confédération, \$24,682.72.

LUNENBURG.

Lunenburg, chef-lieu du comté du même nom, est situé à la tête de la baie de Lunenburg, environ 40 milles à l'ouest de l'entrée du havre d'Halifax.

HAVRE.

Le dragage dont il a été parlé dans le rapport de l'année dernière a été terminé par le dragueur *George McKenzie*, le 11 juillet 1884, et l'on a eu alors en avant des quais un chenal de 850 pieds de long et 75 de large, avec une profondeur de 17 à l'eau basse. Dépense, \$2,048.91. Dépense totale pour dragage depuis la confédération, \$22,194.57.

 HOPITAL DE LA MARINE.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$302.00 a été dépensée en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$6,502.25; réparations, \$588.00.

 MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est situé à 6 milles au nord de Port-Hood, sur le golfe Saint-Laurent.

A la session de 1884, la somme de \$1,500.00 a été votée pour la continuation des réparations à faire aux travaux du havre, et dans le cours de l'exercice, cette somme a été dépensée pour les travaux qui suivent: 197 pieds de la jetée s'étendant le long du côté sud du chenal ont été revêtus de pilots jointifs, ainsi que l'extrémité extérieure de la jetée, et un talus de pierre formé tout autour. Le revêtement a été réparé où c'était nécessaire, et l'ancien mur de soutènement de la pointe Rankin a été rempli de lest et réparé. Entre le 27 mai et le 30 juin 1885, le dragueur *Canada* a été occupé à ouvrir l'entrée du chenal dans le havre; il a enlevé 11,340 verges cubes de matières, ce qui a coûté \$2,330.91. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$105,779.85.

 MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la baie de Fundy, à 8 milles de Wilmot.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de \$1,500.00 pour réparer le brise-lames qui a été construit par le gouvernement provincial et réparé deux fois par ce département; mais dans les derniers jours de l'exercice on n'avait pas encore exécuté de travaux et on n'avait pas fait de dépense. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$9,150.00.

 ANSE MÉTÉGHAN.

L'anse Météghan, dans le comté de Digby, est située sur le côté sud de la baie Sainte-Marie, à environ 43 milles de Digby.

Dans le cours de l'exercice on a fait des réparations à la jetée, qui avait été endommagée par une tempête au mois de novembre 1884. Dépense, \$96.64. Dépense totale depuis la confédération, \$15,831.43.

NEW-GLASGOW.

New-Glasgow, dans le comté de Pictou, est situé sur la rivière de l'Est, près de l'endroit où elle se décharge dans le port de Pictou, et est à 104 milles d'Halifax, par le chemin de fer de l'Intercolonial.

A la session de 1884, un crédit supplémentaire de \$10,000 a été voté pour la construction d'un édifice destiné à la douane, à la poste et autres services, et dont une description se trouve dans le rapport de l'an dernier, lequel, ajouté aux \$5,874.85 restant de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale disponible de \$15,874.85. Dans le cours de l'exercice les travaux ont progressé d'une manière convenable, et l'édifice sera probablement terminé l'année prochaine. Dépense pendant le dernier exercice, \$13,991.04. Dépense totale sur cet édifice, \$18,884.19.

SYDNEY-NORD.

Sydney-Nord, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le côté nord-ouest du havre de Sydney, à 18 milles de Sydney.

Au cours de la session de 1884, la somme de \$7,500.00 a été votée pour la construction, dans cette localité, d'un édifice devant servir à la douane, à la poste, etc. Le 22 août 1884, un emplacement ayant 75 pieds de front sur la rue Main et 100 pieds de profondeur, a été acheté de M. Robert Mosgrove pour la somme de \$1,800.00, et à la fin de l'année on était à préparer les plans et devis de l'édifice. Dépense pendant l'exercice, \$1,908.63. Dépense totale, \$1,959.13.

JETÉE D'OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie se trouve sur le côté sud de la baie de Fundy, à mi-chemin environ entre Harbourville et Morden, dans le comté de Kings.

Au cours de la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée dans le but de réparer ce quai, qui a été construit il y a plusieurs années par le gouvernement local. La jetée a 250 pieds de long et 35 pieds de large, et dans le cours de l'exercice on a ajouté un nouveau pilier de 20 pieds de long à l'extrémité extérieure, et les 100 pieds extérieurs de l'ancienne construction ont été réparés. Dépense, \$2,982.01; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

L'ETANG AUX HUITRES.

L'Etang aux Huitres, dans le comté de Guysborough, est situé sur le côté nord-ouest de la baie de Chedabuctou.

A l'aide de la balance de \$527.49 restant de l'exercice de 1883-84, les travaux dont il est parlé dans le rapport de l'année dernière ont été terminés. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$4,250.01.

PARRSBORO', OU RIVIERE DE L'ILE-A-LA-PERDRIX.

Parrsboro', ou Rivière de l'Île-à-la-Perdrix, se trouve dans le comté de Cumberland, sur le côté nord du bassin de Minas.

Pendant la dernière partie de l'hiver de 1883-84, la jetée à cet endroit, a de nouveau été endommagée par les glaces flottantes, et l'on y a fait les réparations nécessaires. Dépenses, \$800.00. Dépense totale depuis la confédération, \$5,800.00.

PETIT DE GRAT.

Petit de Grat est sur la côte sud de l'île Madame, comté de Richmond, environ à 3 milles d'Arichat.

Les travaux de protection construits ici en 1880, ont été réparés durant l'exercice. Dépense, \$250.00. Dépense totale depuis la confédération, \$3,250.00.

PETITE RIVIÈRE.

La Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg, se décharge dans la baie de Palmerston, bras de l'océan Atlantique.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour la construction d'un brise-lames à Cherry Point, mais on n'avait pas encore commencé les travaux à la fin de l'exercice, et l'on n'a pas fait de dépenses.

PICTOU.

Pictou, chef-lieu du comté de Pictou, est situé sur le havre du même nom, qui s'ouvre sur le détroit de Northumberland.

MAISON DE DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé \$491.25 pour des réparations nécessaires. Dépense totale sur cet édifice : construction, \$25,970.05 ; réparations, \$3,463.48.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de \$550.00 pour le nivellement des terrains, et pour la clôture, etc., et dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépense : construction, \$763.38 ; réparations, \$420.00. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération : construction, \$12,410.36 ; réparations, \$451.25.

PORT GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie de Greville, à environ 10 milles de Parrsboro'.

A la session de 1884 la somme de \$4,000.00 a été votée pour prolonger les travaux de protection de la rive ; mais on n'avait encore rien fait à la fin de l'exercice, et il n'y avait pas eu de dépense. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$6,028.00.

PORT HASTINGS.

Port Hastings, ou Plaister Cove, est dans le comté d'Inverness, sur le détroit de Canso, à environ 72 milles de New-Glasgow.

Le dragueur *George McKenzie* a fait de petits travaux à cet endroit ; il a enlevé 270 verges cubes de matières. Dépense, \$146.35 ; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

PORT HAWKESBURY.

Port Hawkesbury, dans le comté d'Inverness, est situé sur le détroit de Canso, à 75 milles de New-Glasgow.

Au mois de mai 1885, le dragueur *Cape Breton* a enlevé 320 verges cubes de matières de la cale de la marine. Dépense, \$39.01.

 PORT-HOOD.

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

A la session de 1884 il a été voté la somme de \$8,000.00 pour l'achèvement des ouvrages en blocaille qui protègent le brise-lames à cet endroit, dont il est question dans le rapport de l'an dernier ; et dans le cours de l'année les travaux ont été terminés. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$40,049.12.

 PORT-MULGRAVE.

Port-Mulgrave, comté de Guysboro', est sur le côté ouest du détroit de Canso, et est maintenant le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est.

Comme c'est le point de départ des steamers qui desservent les ports du Cap-Breton, le dragueur *George McKenzie* a fait des travaux dans cet endroit. Il a enlevé 1,372½ verges cubes de matière. Dépense, \$743.95.

 LAC PORTER.

Le lac Porter, dans le comté d'Halifax, est à environ 20 milles au nord-est de la ville d'Halifax.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$200.00 à enlever le dépôt qui s'était accumulé dans le petit chenal conduisant du lac à la mer. Dépense, \$200.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$400.00.

 RIVIERE JOHN.

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie John, 4 milles au sud-est du cap John.

Dans le cours de l'exercice, on a continué le creusement du canal jusqu'au pont public, qui arrête effectivement toute nouvelle amélioration. Dépense, \$2,190.33. Dépense totale pour dragage depuis la confédération, \$22,243.98.

SYDNEY.

Sydney, chef-lieu du comté de Cap-Breton, est situé sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à la tête du havre de Sydney, et à 285 milles au nord-est d'Halifax.

HOPITAL DE LA MARINE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé \$302.50 en réparations sur cet édifice. Dépense totale : construction, \$9,939.28 ; réparations, \$302.50.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée dans le but de construire un édifice pour la douane, la poste, etc., mais à la fin de l'exercice on n'avait pas encore trouvé un emplacement, et l'on n'avait pas fait de dépense.

STATION DE QUARANTAINE.

A la session de 1884 la somme de \$2,500.00 a été votée pour l'achèvement de cet édifice, dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1882-83 ; l'édifice est maintenant terminé et habité. Dépense pendant le dernier exercice, \$473.00. Dépense totale à l'occasion de ces édifices : construction, \$1,902.75.

HAVRE DE TROIS BRASSES.

Le havre de Trois Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé à environ 14 milles à l'est de l'entrée du port d'Halifax.

A la session de 1884 la somme de \$600.00 a été votée pour prolonger les ouvrages de protection de la grève ; et dans le cours de l'exercice ils ont été prolongés sur une nouvelle distance de 125 pieds, et les anciens ouvrages ont été réparés où c'était nécessaire. Dépense, \$597.23. Dépense totale depuis la confédération, \$4,597.17.

TRACADIE.

La Grande Tracadie est dans le comté d'Antigonish, sur la rive sud de la baie Saint-George.

Pendant la session de 1884 la somme de \$2,750.00 a été votée pour réparer le brise-lames, et à la session de 1885 une autre somme de \$600.00 a été accordée pour

le même objet. Dans le cours du dernier exercice, les travaux qu'on a faits dans le havre ont consisté à enfoncer des palplanches sur le bord du brise-lames sur le chenal, à le remplir de lest, à reconstruire 170 pieds du brise-lames, et autrement augmenter la solidité des constructions actuelles.

TRURO.

Truro, chef-lieu du comté de Colchester, est situé à environ 2 milles amont la tête de la baie de Cobequid, et est une localité importante sur le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1884 la somme de \$17,000 a été votée pour la construction de l'édifice nécessaire aux bureaux de la douane, de la poste, etc., lequel édifice est décrit au long dans le rapport de l'an dernier, et ce crédit, ajouté à la balance de \$5,587.72, restée de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale disponible de \$22,587.72. Le 30 janvier 1885 on a passé un contrat avec M. E. Chanteloup pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,160; et à la fin de l'exercice l'édifice était tellement avancé qu'on croyait pouvoir l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$13,752.65. Dépense totale sur cet édifice, \$21,264.78.

TUSKET WEDGE.

Dans la partie sud du comté de York, et à environ 13 milles de la ville de Yarmouth.

A la session de 1884 la somme de \$850 a été votée pour l'achèvement d'un quai commencé, il y a quelques années, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et continué par les habitants de ce district; et au mois d'octobre 1884 les travaux ont été terminés. On a déjà constaté que ce quai était d'une grande utilité pour la localité. Dépense, \$849.98; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, est situé sur un bras du bassin de Minas, 45 milles au nord-ouest de Halifax.

A la session de 1884 il a été voté une autre somme de \$11,000 pour l'achèvement de l'édifice devant servir à la douane, à la poste, etc., lequel édifice est décrit dans mon rapport de l'an dernier; ce crédit, ajouté aux \$4,309.24 restant de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale de \$15,309.24 disponible pour cet objet.

Le 30 janvier 1885 un contrat fut passé avec M. E. Chanteloup pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,280. Les travaux ont été poussés avec activité, et à la fin de l'exercice l'édifice était tellement avancé qu'on espérait pouvoir le terminer et l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$15,638.91. Dépense totale sur l'édifice, \$19,940.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, est situé sur la baie de Whycocomagh, qui est une branche du Grand Bras d'Or.

Le dragueur *Cape Breton* a été occupé du 19 septembre au 30 octobre 1884, à couper une tranchée de 120 pieds de long, 50 pieds de large et 8 pieds de profondeur à l'eau basse, dans l'étang de Campbell, pour permettre aux bateaux de pêche et aux autres petites embarcations d'y entrer; et on a aussi ouvert un chenal de 50 pieds de long, 65 pieds de large et 12 pieds de profondeur jusqu'au quai public. Le dragueur a enlevé 19,760 verges cubes de matières. Dépense, \$2,409.18; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

YARMOUTH.

Yarmouth, chef-lieu du comté de Yarmouth, est situé sur une petite baie créée par un bras de l'Atlantique, à 205 milles au nord-ouest d'Halifax, et est le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$10,000 a été votée pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, etc., sur un emplacement à l'encoignure des rues Main et John, tel que dit dans le rapport de l'an dernier et acheté de M. Jacob Bingay, pour \$6,000. Les plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées; et le 21 mai 1885 contrat a été passé avec MM. Milliken, Gray et Wheaton pour la somme de \$23,248. L'édifice sera en brique avec parements en pierre. Le corps principal aura 42 pieds 6 pouces sur la rue Main et 36 pieds de profondeur; il aura deux étages, avec sous-sol et mansarde. Il y aura aussi une aile d'un étage pour le bureau des poids et mesures. Le sous-sol contiendra des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien. Les cloisons, les planchers et la toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée. Dépense pendant le dernier exercice, \$112.49. Dépense totale, \$6,112.49.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ANNANDALE.

La jetée d'Annandale est sur le lot 56, comté de King, sur la côte nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie Boughton, à une distance de 15 milles de Souris par le chemin.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local et pour laquelle la somme de \$2,474.25 a été payée à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885 pour rembourser le gouvernement local des dépenses qu'il a faites depuis la confédération pour des jetées que l'on a jugé devoir être à la charge du gouvernement fédéral. On a fait les réparations nécessaires. Dépense : construction, \$2,474.25 ; réparations, \$519.97.

BELFORT.

Belfort est situé sur le côté sud de la baie Orwell, sur le lot 57, comté de Queen.

La jetée à cet endroit a été construite par le gouvernement local, pour laquelle on lui a payé \$4,355.04, à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885, pour rembourser le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard des dépenses qu'il a faites pour les jetées depuis la confédération. Cette jetée a été réparée de manière à pouvoir y faire l'expédition des produits de l'automne. Dépense : construction, \$4,355.04 ; réparations, \$400.45.

L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Campbell est située dans le comté de King, sur la rive nord de l'île.

A même le crédit de \$53,222.19 voté à la réunion de 1885 pour rembourser le gouvernement local des dépenses qu'il a faites pour les jetées, la somme de \$100.00 a été payée pour le compte de cet endroit. Dépense totale depuis la confédération, \$13,171.79.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre entre la rivière du Nord et la rivière Hillsborough, dans le comté de Queen.

 NOUVEL ÉDIFICE FÉDÉRAL.

A la session de 1884 la somme de \$30,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, au même endroit où était celui que l'incendie a détruit dans la nuit du 20 février 1884. Les plans et devis ont été préparés par le département, et des soumissions ont été demandées ; et le 13 avril 1885 un contrat a été passé avec M. T. C. Connor pour la construction de l'édifice, à raison de \$57,397.00 ; à la fin de l'exercice les travaux avaient sensiblement avancé. Le corps principal aura 92 sur 60 pieds, deux étages de haut, avec sous-sol et comble à la Mansard ; il y aura une annexe de 56 x 25 pieds. L'édifice sera en brique avec parements en pierre de taille ; le dessin général est large, simple et de bon effet. On trouvera une description détaillée à l'annexe n° 2, page 25. Dépense pendant l'exercice, \$1,426.58.

ÉDIFICE FÉDÉRAL, TEMPORAIRE.

Vu la destruction de l'ancien édifice fédéral, la propriété autrefois occupée par la banque de l'Île du Prince-Edouard, a été louée, disposée et aménagée pour recevoir les bureaux de la poste, etc., ce qui a coûté une dépense de \$6,207.14 pour la construction, et \$907.73 pour réparations.

 POINTE CHINA.

Cette jetée est située sur le lot 50, dans le comté de Queen et sur le côté nord de la baie Orwell.

Cette jetée est une de celles construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la Confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19, voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis, le gouvernement fédéral en a pris charge et on a fait les réparations nécessaires. Dépense, \$3,436.47 pour la construction, et \$213.38 pour les réparations.

 CRAPAUD (VICTORIA).

Victoria est un établissement prospère dans le comté de Queen, et est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud, à peu près à mi-chemin entre les villes de Charlottetown et Summerside. La jetée à cet endroit est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet ; et depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge la jetée a été complètement réparée. Dépense : construction, \$4,267.72 ; réparations, \$953.52.

 GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la péninsule entre les rivières Bruden et Cardigan.

SALLE D'EXERCICE.

Dans le cours du dernier exercice on a fait certains changements et certaines réparations à cet édifice, travaux qui ont coûté, pour la construction, \$55.20, et pour les réparations, \$25.80 ; c'est là la seule dépense qui ait été faite depuis la confédération.

JETÉE.

La jetée de la Reine, sur le côté nord de la rivière Montague, a été construite par le gouvernement local, et la somme qu'elle a coûtée depuis la confédération, soit \$2,254.24, a été remboursée à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis qu'elle est devenue propriété du gouvernement fédéral, elle a subi des réparations considérables qui ont coûté \$1,000.00.

 JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est sur le côté est de la rivière de l'Est ou Hillsboro', à environ 10 milles de Charlottetown.

Cette jetée est une de celles qu'a construites le gouvernement local, et son prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, la chaussée, le plancher, les longrines, le revêtement en planches et le couronnement ont été réparés ; des poteaux de défense posés, et l'extrémité du large de la jetée replanchée. Dépense : construction, \$1,255.27 ; réparations, \$196.25.

 JETÉE DE LA RIVE HIGGINS.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, et est située à environ 10 milles au nord-ouest du cap Egmont.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1884, pour cet objet. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, le remplissage qui forme la chaussée de cette jetée s'était tellement tassé qu'il était devenu impropre au trafic, et a dû être réparé. Dépense : construction, \$2,543.05 ; réparations, \$180.20.

 POINTE HURD.

La jetée de la Pointe Hurd, comté de Prince, est située sur le côté sud du bras sud du havre de Summerside, environ 13 milles au nord de la ville de Summerside.

Cette jetée est une de celles construites par le gouvernement local, et les dépenses encourues à son occasion depuis la confédération ont été remboursées à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis qu'elle est devenue propriété du gouvernement local, on a fait quelques réparations temporaires pour rendre cette jetée convenable pour les chargements d'automne. Le 14 mai 1885 on a passé contrat avec M. J. Geady pour la reconstruction de la partie extérieure ou endommagée de la jetée, et la construction de deux piliers de 50 pieds de long sur 20 pieds de large, situés de chaque côté de l'extrémité du large, formant ainsi une tête de jetée, à raison de \$3,145.00, et à la fin de l'exercice les travaux marchaient rapidement. Le dragueur *Prince Edward* a travaillé à cet endroit du 1er septembre au 18 novembre 1884; il a commencé le creusement d'un chenal jusqu'à ce quai, qui aura, lorsqu'il sera terminé, 2,700 pieds de long, 255 pieds de large, avec une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Dépense : construction, \$7,127.44; réparations, \$169.41.

 RIVE DE KIER.

La jetée de la rive de Kier est située sur le côté est de la baie de Malpègue, comté de Prince.

Cette jetée est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local, et pour laquelle il a été payé \$5,091.50, somme dépensée depuis la confédération, à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885.

 JETÉE DE LAMBERT.

Cette jetée se trouve au village Montague, lot 57, comté de King, sur la rivière Montague, à 6 milles en amont de son embouchure dans la baie Cardigan.

C'est une des jetées qui ont été construites par le gouvernement local; les dépenses qu'elle a coûtées depuis la confédération ont été remboursées à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Pendant le dernier exercice tout le prolongement a été entièrement reconstruit avec des matériaux neufs, et des réparations si considérables ont été faites aux autres parties de cette jetée, qui était devenue inutile, qu'elle peut maintenant servir au trafic. Dépenses : construction, \$456.95; réparations, \$1,303.51.

 POINTE-LEWIS.

La jetée de la Pointe Lewis se trouve sur le lot 53, comté de King, sur la rive nord de la rivière Cardigan, et à sept milles de la jetée de Cardigan-Nord.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée a été consolidée, réparée et rendue propre au trafic. Dépense : construction, \$2,500 ; réparations, \$164.43.

 MALPEQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est à l'entrée de l'est de la baie de Richmond, environ 90 milles à l'ouest de la Pointe de l'Est, et 40 milles du Cap Nord.

Les travaux dont il est question dans le rapport du dernier exercice ont été menés à bonne fin en juillet 1884. Dépense, \$82.50. Dépense totale depuis la confédération, \$19,005.70.

 LA RIVIÈRE AU VISON (*Mink River*).

La jetée de la rivière au Vison se trouve au lot 63, dans le comté de King, près de la jonction de la rivière au Vison et du Port Murray.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la Confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge, cette jetée, qui était en très mauvais état, a été réparée et rendue serviable pour le trafic de la localité. Dépense : construction, \$293.25 ; réparations, \$405.65.

 MONTAGUE.

Montague est dans le comté de King, environ 26 milles à l'est de Charlottetown.

On a rapporté le crédit non dépensé de \$5,000.00 voté en 1883-84 pour la construction d'un édifice public destiné à recevoir les bureaux de la poste et des autres services ; on a acheté de la propriété de M. Lambert un emplacement, à raison de \$800.00. A la clôture de l'exercice on était à préparer les plans et devis de l'édifice qui doit être construit sur cet emplacement ; et depuis lors on a passé un contrat pour l'exécution de ces travaux. Les dépenses dans le cours de l'exercice ont été de \$825.50 ; c'est la seule dépense qui ait été faite depuis la confédération.

PORT MURRAY—RIVIERE DU SUD.

Port Murray, comté de King, est situé à l'extrémité sud-est de l'île.

A la session de 1884 la somme de \$1,250 a été votée pour terminer le redressement du chenal de la rivière du Sud ; cependant à la clôture de l'exercice les travaux n'avaient pas encore été commencés.

LA JETÉE DE MCGEE.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, à 5 milles au nord du cap Egmont.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition, la chaussée s'étant tassée par places, a été réparée, et la jetée se trouve maintenant en bon état. Dépense : construction, \$2,721.25 ; réparations, \$100.

CREEK DES NEUF-MILLES.

Le creek des Neuf-Milles est situé dans le lot 65, comté de Queen.

La jetée de cet endroit est une de celles construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Dépense, \$481.

CARDIGAN NORD.

Lot 54, comté de King, sur le côté nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

La jetée de cette localité est une de celles construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge les poteaux de défense aux extrémités et sur les côtés du pilier extérieur ont été renouvelés et les faces protégées par des palplanches ; le revêtement a été réparé par place, et la chaussée nivelée aux endroits inégaux. Dépense : construction, \$2,732.70 ; réparations, \$360.83.

PINETTE.

Pinette est dans le lot 58, comté de Queen.

La jetée de cet localité est une de celles que le gouvernement local a construites, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession cette jetée a été réparée. Dépense : construction, \$1,814 ; réparations, \$35.20.

PORT SELKIRK.

La jetée du port Selkirk est sur le lot 57, comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son embouchure, dans la baie de ce nom.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, on a fait les réparations nécessaires pour rendre cette jetée utile au trafic. Dépense : construction, \$2,947.75 ; réparations, \$607.63.

POWNAL.

La jetée de Pownal se trouve sur le lot 49, comté de Queen, à la tête de la baie Pownal.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition on y a fait toutes les réparations nécessaires. Dépenses : construction, \$3,429.92 ; réparations, \$468.89.

POINTE-ROUGE.

Cette jetée se trouve dans le comté de Queen, et est située sur le côté est de la rivière Hillsboro', environ 6 milles au nord-est de la cité de Charlottetown.

Cette jetée, qui était dans un état si délabré qu'elle ne pouvait plus servir, a été réparée et mise en état de service. Dépense : construction, \$600.

JETÉE DE LA RIVIERE DU SUD.

Lot 64, comté de King, à la tête de la navigation, sur la rivière du Sud, port Murray.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition on a fait quelques réparations sans importance. Dépense : construction, \$1,021.50 ; réparations, \$49.50.

RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud est dans le comté de Queen, à l'embouchure de la rivière Wheatly, et à 13 milles au nord de Charlottetown.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, la jetée a été réparée de manière à servir aux chargements d'automne. Dépense : construction, \$657.80 ; réparations, \$209.85.

 BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie est sur le lot 61, comté de King, sur le côté sud de la baie Sainte-Marie.

C'est une des jetées que le gouvernement local a fait construire et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée, qui avait grand besoin de réparations, a été mise en bon état et propre aux chargements d'automne. Dépenses: construction, \$1,336.59; réparations, \$341.25.

 BAIE SAINT-PIERRE.

La baie Saint-Pierre se trouve dans le comté de King, sur la côte nord de l'île, 35 milles à l'est de la Pointe Est.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour terminer les travaux qui, comme on l'a dit dans le rapport de l'année dernière, avaient été abandonnés par l'entrepreneur; cependant à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait. Dépense totale depuis la confédération, \$8,207.16.

 SUMMERSIDE.

Summerside, comté de Prince, est le principal port de mer de l'extrémité ouest de l'île du Prince-Edouard et est le point objectif des bateaux à vapeur qui font le service entre cet endroit et Shédiac, N.-B., où ils font la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial.

LE PORT.

Le dragueur *Prince Edward* a été occupé du commencement de l'exercice au 1er septembre à creuser près du quai de la Reine; les travaux qu'il a faits consistent en une approche de 552 pieds de long, 204 pieds de large et 18 pieds de profondeur à l'eau basse, à partir de l'eau profonde dans le port, jusqu'à l'extrémité du quai. On a fait sur le côté est une tranchée de 544 pieds de long et 85 pieds de large, et sur le côté ouest une tranchée de 231 pieds de long et 81 pieds de large, ayant toutes deux 12 pieds de profondeur à l'eau basse. Dépense, \$2,072.56.

ÉDIFICE PUBLIC.

Au cours de la session de 1883, un crédit de \$12,500.00 a été voté dans le but de terminer cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de

l'année dernière ; ce crédit, ajouté à la somme de \$6,971.50 restée de l'exercice 1883-84, faisait un total de \$19,471.50 disponibles. Le 26 mars 1885 on a passé un contrat avec MM. McKinnon et McLean, pour l'appareil de chauffage à eau chaude, à raison de \$1,187.00, et on est à exécuter les travaux. Dans le cours de l'exercice la construction a tellement avancé qu'on espère pouvoir terminer et occuper l'édifice au mois de novembre ou de décembre. Dépense pendant le dernier exercice, \$12,752.89. Dépense totale à l'occasion de cet édifice depuis la confédération, \$15,623.89.

TIGNISH.

Tignish est situé à l'embouchure de la grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ 8 milles à l'est de la pointe Nord.

Dans le cours de la session de 1884, la somme de \$4,000.00 a été votée pour la continuation des travaux commencés par le gouvernement local, relativement au brise-lames, avant la Confédération, et transmis depuis au département. Le 27 novembre 1884 un contrat a été passé avec J.H. Myrick, à raison de \$4,125.00 pour le prolongement du mur de soutènement actuel, sur une distance de 1,875 pieds, pour atteindre les terres hautes et pour empêcher la mer de couper la plage ; et aussi pour 440 pieds de talus en fascines et en pierre sur la face nord du brise-lames nord, et pour élever et remplir environ 100 pieds du talus actuel en fascines et en pierres. A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution. Dépense : construction, \$135.26 ; réparations, \$102.70. Dépense totale depuis la confédération, \$24,102.49.

RIVIERE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est sur le lot 50, comté de Queen, à deux milles en amont de l'embouchure de la rivière dans la baie Orwell.

C'est une des jetées qui ont été construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19, voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée a été nivelée et les réparations nécessaires faites. Dépenses : construction, \$908.66 ; réparations, \$249.90.

LA JETÉE VICTORIA—(ILES DES BOIS).

Les îles des Bois sont situées dans le comté de Queen, sur la côte sud de l'île, à environ 35 milles au sud-est de Charlottetown.

A l'aide de la balance restée du crédit de 1883-84, somme qu'on avait rapportée, les travaux mentionnés dans le dernier rapport ont été terminés peu de temps après le commencement de l'exercice. Dépense, \$907.90. Dépense totale à cet endroit depuis la Confédération, \$10,789.36.

LA POINTE OUEST.

La Pointe Ouest est située sur le lot 8, comté de Prince. Le brise-lame à cet endroit est un de ceux construits par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de \$53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Dépense, \$4,226.40.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,

CRIQUE D'ANDERSON—(BAIE DU ROCHER.)

Dans le comté d'Albert, sur le côté est de la baie Salisbury, entre le cap Enragé et le cap Matthew, sur le côté nord du chenal Chignecto, qui est le bras nord-est de la baie de Fundy.

A la session de 1884, la somme de \$2,000.00 a été votée pour continuer les travaux destinés à relier au rivage le coffrage isolé de 100 pieds sur 25 que le département avait construit en 1879-80. Le 15 décembre 1884, on a passé contrat avec MM. Wallace et Steeves pour un prolongement de 100 pieds, vers le rivage, à raison de \$1,600.00 ; et à la clôture de l'exercice les travaux étaient presque terminés. Dépense, \$921.49. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$7,703.99.

BATHURST.

Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, est situé à la baie de Bathurst, qui s'ouvre dans la Baie des Chaleurs, et est à environ 175 milles de Saint-Jean.

A la session de 1884, la somme de \$6,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice convenable destiné à la douane, à la poste, etc. ; le 26 novembre 1884 on a passé contrat avec M. John Black pour la somme de \$18,325.00. L'édifice est

situé à l'encoignure des rues Water et Douglas. Le corps principal a 47 pieds de front et 37 de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde ; il y a aussi une annexe d'un étage, 16 sur 60 pieds, affectée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures. Les murs intérieurs seront revêtus en grès pris dans le voisinage, avec parements en pierre de taille, et l'annexe sera revêtue de brique rouge. Le plan de l'édifice est large, mais les détails en sont des plus simples. Les linteaux des portes et fenêtres sont semi-circulaires. Une grande lucarne en pierre ajoute à l'effet de la façade principale, et une tour basse, sur le côté est, à quatre cadrans, rend le contour agréable. Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage et à l'emmagasinage ; le rez-de-chaussée au bureau de poste ; le premier étage à la douane, au revenu de l'intérieur, à la caisse d'épargne et aux commissaires des pilotes ; la mansarde au logis du gardien. Dépense dans le cours du dernier exercice, \$1,189.25. Dépense totale sur cet édifice, \$2,260.20.

BOUCTOUCHE.

Dans le comté de Kent et sur la rivière Bouctouche, qui se jette dans le détroit de Northumberland, environ 20 milles au nord-ouest de Shédiac.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée pour terminer le quai à cet endroit, travaux dont on a parlé dans le rapport de l'année dernière ; et dans le cours de la session de 1885 une autre somme de \$655.00 a été accordée pour le même objet. Pendant l'exercice le quai a été terminé, et il y a maintenant une profondeur de 10 à 15 pieds à l'eau basse en face de ce quai. Dépense, \$1,655.00. Dépense totale, \$3,715.55.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est situé sur le détroit de Northumberland ; c'est le point où l'on fait ordinairement la traversée à l'Île du Prince-Edouard pendant l'hiver.

LE PORT.

A la session de 1884, la somme de \$150,000.00 a été votée pour l'exécution des travaux dans le port au Cap Tourmentin ou dans ses environs, afin de donner de meilleurs moyens de débarquement en correspondance avec le terminus du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Dans le cours de l'été de 1884 une levée hydrographique a été faite qui a coûté \$4,419.63, mais rien autre chose n'a été fait jusqu'à la clôture de l'exercice.

 TRAVERSE D'HIVER.

A la session de 1885 la somme de \$2,000.00 a été votée pour la construction d'abris pour les canots au Cap Traverse, I.P.-E., et au Cap Tourmentin, N.-B., devant servir au service de la malle en hiver, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. A la clôture de l'exercice les bâtiments étaient presque terminés, et depuis lors ils ont été complétés et aménagés de manière à ce qu'on puisse s'en servir l'hiver prochain. Dépense, \$2,021.02.

 CARAQUETTE.

Dans le comté de Gloucester, sur la rive sud de la Baie des Chaleurs, environ 42 milles à l'est de Bathurst.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de \$500.00 a été votée pour terminer le prolongement de la jetée construit par le gouvernement local, et dont il est question dans le rapport de l'année dernière ; les travaux ont été complétés. Dépense, \$211.50. Dépense totale pour ces travaux, \$4,471.54.

 CARLETON.

Carleton, dans le comté de Saint-Jean, est situé sur le côté ouest du port de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1884 la somme de \$6,000.00 a été votée pour terminer et aménager cet édifice, dont une description complète se trouve dans mon rapport de 1882-83. Le 7 juillet 1884, on a passé contrat avec MM. Cansey, Bond et Milden pour l'aménagement, à raison de \$642.70, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été occupé. Dépense pendant l'exercice, \$2,967.25. Dépense totale sur cet édifice, \$13,629.59.

CHEMIN DE FER.

A la session de 1884 la somme de \$10,000 a été votée pour prolonger le chemin de fer sur le quai, cependant à la clôture de l'exercice il n'y avait eu rien de fait.

 CHATHAM.

Chatham, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rivière Miramichi, environ 12 milles en amont de son embouchure.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la petite somme de \$21.30 à faire certaines réparations à l'édifice public qui sert à la poste, à la douane, et aux autres départements. Dépense totale : construction, \$13,781.77 ; réparations, \$4,793.93.

DORCHESTER.

Dorchester, chef-lieu du comté de Westmoreland, est situé sur la rive nord de la rivière Petitcodiac, près de son embouchure dans la baie de Shepody.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$25,000.00 a été votée pour terminer la nouvelle aile des cellules du pénitencier, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière ; et on a rapporté la balance restée du crédit de 1883-84, \$4,500.23. Pendant l'été de 1884 les murs de l'aile ont été portés jusqu'au troisième étage des cellules ; et dans le printemps de 1885 les travaux ont été repris et poussés avec une activité qui fait espérer que l'édifice pourra recevoir sa toiture cet automne. Une nouvelle forge, un moulin à bardeaux, des séchoirs, etc., ont été construits, et un certain nombre d'autres travaux ont été exécutés pendant l'exercice, et dont une description complète se trouve à l'annexe 2, pages 26 et 27. Dépense pendant l'exercice, \$33,894.69. Dépense totale sur cet édifice : construction, \$413,345.19 ; réparations, \$120.00.

FRÉDÉRICTON.

La capitale de la province est située dans le comté d'York, sur la rivière Saint-Jean, à environ 60 milles de la ville de Saint-Jean.

ÉCOLE MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice on a terminé les changements que l'on a fait subir aux casernes pour les convertir en école d'infanterie, travaux dont il est question dans le rapport de l'an dernier ; l'édifice est occupé. Dépense, \$1,954.63. Dépense totale pour ces édifices, \$14,738.56.

BUREAU DE POSTE.

Dans le cours de l'exercice on a fait de petites réparations qui ont coûté \$122.75. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$30,521.57 ; réparations, \$544.89.

HILLSBORO'.

Dans le comté d'Albert, sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac, environ 14 milles en aval de Moncton.

Dans le cours de l'exercice la jetée construite par le département en 1874, a été exhauscée de 4 pieds, lestée de nouveau, lambrissée avec de la planche neuve de trois pouces, et l'extrémité du large, et 20 pieds de chaque côté, revêtus de pilots jointifs. Dépense, \$749.06. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$3,749.06.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est situé du côté ouest de la rivière Petitcodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro', et 7 milles en amont de l'Île à la Meule, à l'embouchure de la rivière.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour prolonger le quai de délestage à cet endroit, dont partie des travaux avait été donnée à l'entreprise tel que dit dans le dernier rapport. Dans le cours de l'exercice la première partie de 380 pieds a été terminée, et le 5 mars 1885 on a passé un contrat avec M. G. W. Steeves pour prolonger ce quai sur une longueur de 200 pieds, à raison de \$3,500.00; les travaux étaient à se faire à la clôture de l'exercice et ont été terminés depuis. Dépense pendant l'exercice, \$311.41. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$3,523.58.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmundston, chef-lieu du comté de Madawaska.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de \$1,000.00 pour améliorer cette rivière, et on a construit un barrage à éperon sur le côté Est des Petites-Chutes afin d'augmenter le volume d'eau dans les chutes. Dépense, \$600.00. Dépense totale pour cette rivière, \$3,236.85.

RIVIÈRE MIRAMICHI.

La Miramichi est une des plus grandes rivières du Nouveau-Brunswick, et elle se décharge dans le golfe Saint-Laurent, dans le comté de Northumberland.

Le dragueur *St-Lawrence* a été employé sur la batture du "Fer-à-cheval" et la "Grande-Dune," à l'embouchure de cette rivière, depuis le 1er juillet jusqu'au 27 septembre 1884. Au premier endroit il pratiqua une tranchée de 900 pieds de long sur 200 pieds de large à travers la barre, donnant une profondeur de 20 à 21 pieds à l'eau basse, où il n'y avait auparavant que 16 ou 17 pieds. A la Grande-Dune, il creusa une tranchée de 1,080 pieds de long sur 140 pieds de large, et augmenta la profondeur de l'eau de 17 à 22 pieds. Dépense, \$9,248.68. Dépense totale pour le dragage de cette rivière depuis la confédération, \$58,748.47.

MISPEC.

Dans le comté de Saint-Jean, est situé à l'embouchure de la rivière Mispec, environ 10 milles à l'est de Saint-Jean.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour l'achèvement du brise-lames mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 une autre somme de \$2,650.00, lesquelles sommes ajoutées aux \$1,174.79 rapportées de 1883-84, faisaient un total de \$6,824.79 disponibles. Les travaux ont été terminés en janvier dernier. Dépense pendant l'exercice, \$6,742.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$9,567.71.

MONCTON.

Moncton, comté de Westmoreland, est situé à la tête de la navigation sur la rivière Petitcodiac, et est à 80 milles de Saint-Jean par le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1884 un octroi supplémentaire de \$20,000.00 a été accordé pour la construction d'un édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont la description se trouve dans le rapport de l'année dernière, et la somme de \$4,243.70, balance du crédit de 1883-84, a été rapportée. Le 11 avril on a passé contrat avec MM. Wisdom et Fish pour l'appareil de chauffage à raison de \$1,482.96. On a activement poussé les travaux, et à la clôture de l'exercice on espérait pouvoir occuper l'édifice à l'automne. Dépense pendant ce dernier exercice, \$17,662.92. Dépense totale pour cet édifice, \$26,805.61.

NEWCASTLE.

Newcastle, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 18 milles de son embouchure dans la baie de Miramichi.

A la session de 1884 la somme de \$7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice devant servir à la poste, à la douane, etc., sur l'emplacement, encoignure des rues Water et Henry, dont le rapport de l'année dernière mentionne l'acquisition ; et à la session de 1885 une nouvelle somme de \$3,000.00 a été accordée, lesquelles sommes ajoutées aux \$3,799.87 rapportés de 1883-84 faisaient un total de \$13,799.87 disponible. Le 6 août 1884, contrat fut passé avec MM. McDonald et Treen pour la construction de l'édifice, à raison de \$31,250.00, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Le corps principal a 51 pieds de front sur la rue Water, et une profondeur de 47 pieds sur la rue Henry, et à deux étages avec sous-sol et mansarde ; et en arrière se trouve une rallonge d'un étage, allant de la rue Henry à la rue King, ayant 44 pieds de long et une largeur moyenne de 26 pieds, destinée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures. L'édifice est en grès, à assises irrégulières, avec écoinçons, plinthes, cordons en saillie, parements de fenêtres et de lucarnes en pierre de taille provenant, ainsi que le grès, de la même carrière que dans la localité. Le sous-sol est destiné à la fournaise, au combustible et au réservoir ; le rez-de-chaussée aux bureaux de la poste ; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur et la mansarde au gardien. Dépense dans le cours de l'exercice, \$11,814.99. Dépense totale pour cet édifice, \$15,015.12.

PORTLAND.

Portland est situé dans le comté de Saint-Jean, et se trouve près de la ville de Saint-Jean.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$223.30 a été dépensée à faire certains changements à l'édifice mentionné dans le rapport de l'an dernier, comme ayant été acheté pour le bureau de poste. Dépense totale, \$9,331.10.

RICHIBOUCTOU.

Dans le comté de Kent, sur le détroit de Northumberland, 40 milles au nord de Shédiac.

A la session de 1884 la somme de \$3,300.00 a été votée pour prolonger les travaux de protection à cet endroit, et dans le cours de l'exercice ils ont été prolongés sur une distance de 250 pieds. La partie intérieure du brise-lames a été recouverte de pilotis jointifs sur une longueur de 180 pieds, et le remplissage en pierre et en fascines dans le corps de l'ouvrage a été réparé là où il s'était tassé. Dépense dans le cours de l'exercice, \$3,300.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$43,746.77.

RIVIERE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean prend sa source sur les hauteurs qui séparent le Maine du Canada, et une partie de son cours constitue la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

A la session de 1884 le crédit de \$2,000.00 a été voté pour l'amélioration de cette rivière entre la rivière des Chutes et l'île à l'Ours; \$1,000.00 pour la partie qui se trouve entre l'île à l'Ours et Frédéricton, et \$3,000 pour l'amélioration des rivières Tobique et Saint-Jean, en amont des Grandes Chutes. Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été exécutés: Le chenal de la Jemseg inférieure a été amélioré au quai Vanwart et vis-à-vis l'île Never, où l'on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse; sur la batture d'Oromocto on a fait une tranchée de 2,180 pieds de long, 50 pieds de large et 12 pieds de profondeur à l'eau basse; à Sainte-Marie et Gibson, vis-à-vis Frédéricton, on a creusé des chenaux à partir du chenal principal jusqu'aux quais publics; en amont de Frédéricton, on a amélioré le chenal en enlevant des pierres et des cailloux; sur la Tobique on a amélioré le chenal sur la batture de Nictau, de l'île Forbes, de l'île du Cheval, et du ruisseau Haley; on a enlevé des roches du rapide Tilley, et le chemin de halage entre la rivière au Saumon et les Grandes-Chutes a été réparé; sur le côté sud-ouest des Chutes on a partiellement enlevé un rocher qui projetait sur les chutes et qui formait un remou dans lequel le bois s'amoncelait et restait en permanence; entre les Grandes-Chutes et Saint-François on a réparé le chemin de halage, et enlevé du chenal un grand nombre de gros cailloux. Dépense dans le cours du dernier exercice, \$12,379.90. Dépense totale pour l'amélioration de cette rivière, y compris la Tobique, depuis la confédération, \$75,589.72.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, la métropole commerciale de la province, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

CASERNES.

On a dépensé en réparations la petite somme de \$20.00. Dépense totale depuis la confédération, \$416.78 pour réparations.

DOUANE.

On a fait les réparations nécessaires dans le cours de l'exercice. Dépense, \$810.18. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$321,293.99; réparations, \$2,781.76.

FORT-DUFFERIN.

Avec la balance rapportée du crédit de 1883-84, les travaux de construction d'une nouvelle portion du mur de soutènement mentionnés comme en voie d'exécution dans

le rapport de l'an dernier ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$1,650.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération : construction, \$8,038.74 ; réparations, \$48.34.

LE PORT.

A la session de 1884 un nouveau crédit de \$40,000 a été voté pour continuer les travaux faits au brise-lames de la Pointe-au-Nègre, mentionnés dans le rapport de l'an dernier. Au mois de novembre les travaux furent suspendus, les entrepreneurs étant incapables de les continuer ; et depuis la clôture de l'exercice un nouveau contrat a été passé pour terminer les dits travaux. Le dragueur "St. Lawrence" a travaillé dans le port du 26 décembre 1884 au 15 avril 1885, et les travaux furent repris depuis le 18 juin jusqu'à la clôture de l'exercice ; pendant cette période de temps il a enlevé une grande partie de la "queue" de la batture de l'île de la Marine, portant la profondeur de l'eau de 4 à 15 pieds ; il creusa un mouillage en eau profonde au "long quai," à l'entrée du port ; il a creusé une tranchée de 90 pieds de long, 25 de large et 16 de profondeur à l'eau basse en face du quai public à Indiantown, et il a aussi creusé le chenal qui va au Murray's Mills. Dépense dans le cours de l'exercice pour le brise-lames, \$19,775.42, et pour le creusage, \$4,042.24. Dépense totale depuis la confédération, \$348,376.72 pour le brise-lames ; et \$49,661.75 pour le creusage.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 le crédit de \$12,000.00 a été voté pour terminer cet édifice ; ce crédit, ajouté aux \$3,487.94 restant du crédit de 1883-84, faisait un total de \$15,487.94 disponible. Dans le cours de l'exercice les travaux mentionnés dans le dernier rapport ont été exécutés et l'édifice est maintenant prêt à être occupé. Dépense, \$13,809.36. Dépense totale pour cet édifice, \$47,090.61.

ÉDIFICES MILITAIRES.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$36.60 a été dépensée en réparations nécessaire faites à ces édifices. Dépense totale depuis la confédération : construction, \$9,150.87 ; réparations, \$1,205.45.

PÉNITENCIER.

On a dépensé en réparations la petite somme de \$7.50. Dépense totale depuis la confédération : réparations, \$3,767.59.

BUREAU DE LA POSTE.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$1,001.89 a été affectée à des changements et à des réparations que l'on a fait subir à cet édifice. Dépense totale : construction, \$174,508.78 ; réparations, \$2,775.04.

CAISSE D'ÉPARGNES.

La faible somme de \$1.55 a été déboursée pour réparations. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$45,022.03 ; réparations, \$1,309.89.

SAINTE-MARIE.

Dans le comté de Kent, sur la grande rivière Bouctouche, environ 7 milles en amont du village de Bouctouche.

Le quai dont il est question dans mon dernier rapport, a été terminé dans le cours de l'exercice. Dépense, \$214.22. Dépense totale pour ces travaux, \$1,714.22.

SAINT-STEPHEN.

Saint-Stephen, dans le comté de Charlotte, est situé à la tête de la navigation de la rivière Sainte-Croix, qui forme partie de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis.

A la session de 1884, la somme de \$7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane, etc., sur le lot mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été acheté pour cet objet. Les plans et devis ont été préparés par le département et des soumissions ont été demandées, et le premier juillet on a passé contrat avec M. John MacPherson pour la construction de l'édifice à raison de \$14,700.00, mais on n'avait pas encore commencé les travaux à la clôture du dernier exercice. Le corps principal aura 61 pieds de front sur la rue Water, et 32 pieds de profondeur, deux étages de haut avec sous-sol et mansarde; l'édifice sera en briques, avec plinthes, cordons en saillie, et parements en pierre de taille; la toiture et les planchers seront en bois, et la première sera couverte en ardoise et tôle galvanisée. Il y aura une annexe d'un étage avec sous-sol pour le bureau de la vérification et l'entrepôt. Le sous-sol du corps principal est destiné à la fournaise, au combustible, etc.; le rez-de-chaussée au bureau de la poste; le premier étage à la douane et au revenu de l'intérieur, et les mansardes au logis du gardien. Dépense dans le cours de l'exercice, etc., \$205.48. Dépense totale, \$3,324.94.

SUSSEX.

Avec la balance restée du crédit de 1883-84 on a terminé l'édifice destiné à la poste, la douane, etc. Dépense dans le cours de l'exercice, \$438.18. Dépense totale: construction, \$23,325.26; réparations, \$11.00.

 ILES DE L'OUEST.

La province des Iles de l'Ouest comprend toutes les files qui sont à l'ouest de Campo-Bello, dans la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte.

A la session de 1884 la somme de \$600.00 a été accordée pour enlever le récif qui obstruait le chenal entre les files du Daim et du Bois-Dur, et dans le cours de l'exercice l'obstacle a été suffisamment enlevé pour permettre au bateaux de passer. Dépense, \$600.00, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

 WOODSTOCK.

Woodstock est le chef-lieu du comté de Carleton, et est situé sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean.

A la session de 1884 la somme de \$12,000.00 a été votée pour terminer l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans mon rapport de 1883-84. Le 30 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Wisdom et Fish, pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,750.00; et le 11 mai 1885 avec M. J. Limerick, pour l'installation, à raison de \$1,000.00. Depuis mon dernier rapport, il a été décidé d'ajouter une tour pour une horloge; elle a été placée au sommet du toit principal, ce qui fait ressortir davantage l'apparence de l'édifice. A la clôture de l'exercice l'édifice était presque terminé, et l'on espérait pouvoir l'occuper à l'automne. Dépense, \$9,005.63. Dépense totale, \$29,311.09.

 PROVINCE DE QUÉBEC.

 ANSE A L'EAU.

Sur le côté nord-est du Saguenay, dans le comté de Saguenay, à environ deux milles en amont de Tadoussac.

On a dépensé la somme de \$271.26 à réparer le quai construit à cet endroit il y a quelques années pour l'utilité des bateaux à vapeur qui font le service entre Québec et Chicoutimi.

ANSE SAINT-JEAN.

Sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure, dans le comté de Chicoutimi.

On a fait de légères réparations à la jetée et au hangar de cette localité. Dépense, \$94.45. Dépense totale depuis la confédération, \$6,775.90.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville est dans le comté de Chicoutimi, à la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay.

A la session de 1884 la somme de \$3,500.00 a été votée pour continuer de réparer cette jetée, et dans le cours de l'exercice elle a été exhaussée de 2 à 3 pieds sur toute sa longueur, un embarcadère mobile a été mis en place, et un hangar de 80 x 86 pieds a été construit. Dépense, \$4,680.55. Dépense totale depuis la confédération, \$21,760.61.

BAIE SAINT-PAUL.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 6 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$5,000.00 a été accordée pour terminer la jetée à la Pointe-Rouge, Cap aux Corbeaux, mentionnée dans le dernier rapport comme étant en voie de construction, et les travaux ont été terminés dès le commencement de l'exercice. Dépense, \$4,958.78. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, \$35,933.71.

BERTHIER (EN BAS).

Dans le comté de Bellechasse, sur la rive sud du Saint-Laurent, 24½ milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$4,500.00 a été votée pour prolonger cette jetée, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et pendant la session de 1885 une somme supplémentaire de \$6,500.00 a été accordée. Dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense totale depuis la confédération, \$20,039.98.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, 170 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$2,500 a été votée pour la construction du quai à cet endroit, travaux mentionnés dans le dernier rapport comme étant en voie d'exécution, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$5,000 a été accordée, et la balance du crédit de 1833-84, \$4,773.59, a été rapportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$12,273.59. La construction a été commencée en septembre 1884, et a activement poussée jusqu'à la clôture de l'exercice. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$10,115.08.

CHAMBLY.

Sur la rivière Richelieu, dans le comté de Chambly, est à environ 15 milles de Montréal, par le chemin de fer du Sud-Est.

Dans le cours de l'exercice on a fait de nouvelles réparations au vieux fort historique, dont on trouvera une description dans le rapport de l'an dernier. Dépense, \$1,317.30. Dépense totale pour ce fort depuis la confédération, \$4,990.16.

CHATEAU RICHER.

Dans le comté de Montmorency, sur la rive nord du Saint-Laurent, 15 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$3,000 a été votée pour enlever une quantité de cailloux qui se trouvaient entre la marque de l'eau haute et de l'eau basse, en face des quais, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$2,952.37, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

CHENAL DU MOINE (SAINTE-ANNE DE SOREL).

Le Chenal du Moine est un des chenaux du Saint-Laurent et il se trouve sur le côté sud du fleuve, dans le comté de Richelieu, environ 3 milles en aval de Sorel.

A la session de 1884 la somme de \$1,200 a été votée pour la construction d'un brise-glace à Sainte-Anne de Sorel, à l'entrée du chenal du Moine; et dans le cours de l'exercice le brise-glace a été construit au coût de \$1,176.53. A la session de 1885 la somme de \$1,000 a été votée pour réparer les quatre brise-glace construits il y a quelques années dans le but de protéger les terres basses de la rive sud, pendant la débâcle. A la clôture de l'exercice on avait à peine commencé les travaux, mais ils ont été terminés depuis. Ces brise-glace ont parfaitement répondu au but pour lequel ils ont été construits et ils ont été d'une grande utilité pendant la débâcle. Dépense totale depuis la confédération, \$6,678.08.

CHICOUTIMI.

Dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud du Saguenay, à la tête de la navigation, et à 71½ milles de Tadoussac.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la réunion de 1884 la somme de \$3,700 a été votée pour terminer cet édifice, et à la réunion de 1885 un crédit supplémentaire de \$1,350 a été accordé, lesquelles sommes ajoutées à la balance restant du crédit de 1883-84, \$1,748.68, faisaient un total de \$6,798.68 disponible. On a passé contrat pour la construction des dépendances avec M. W. Warren à raison de \$4,034.50, et à la clôture de l'exercice la plus grande partie des travaux était terminée. Dépense, \$5,766.22. Dépense totale pour cet édifice, \$16,903.95.

LA JETÉE.

Dans le cours de l'exercice le remplissage entre la tête de cette jetée et la côte, et la construction d'un hangar pour le service des voyageurs et des marchandises, et dont il a été question dans mon dernier rapport, ont été terminés. Dépense, \$2,042.11. Dépense totale pour cette jetée depuis la confédération, \$21,356.14.

ETANG DU NORD.

Dans le comté de Gaspé, situé à l'extrémité ouest de l'Île à la Meule, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

A la session de 1884 la somme de \$6,000.00 a été votée pour réparer les travaux à cet endroit, mentionnés dans mon dernier rapport comme ayant été beaucoup endommagés. Comme on a constaté que la somme de dommages faits aux ouvrages était si considérable qu'il était impossible de les réparer de manière à les rendre serviables, on en a changé l'emplacement et un brise-lames a été com-

mencé à un endroit situé au sud de l'île aux Goélands, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie. Dépense dans le cours de l'exercice, \$6,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$40,978.41.

FLINTS (LAC MÉGANTIC).

Dans le cours de l'exercice un petit quai a été construit à cet endroit pour donner de plus grandes facilités au trafic local. Dépense, \$1,712.41; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

GROSSE-ILE.

Ile dans le Saint-Laurent, environ 33 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmagny.

A la session de 1885 la somme de \$3,300.00 a été votée dans le but de faire des réparations générales à la station de quarantaine établie à cet endroit, et les travaux étaient en voie d'exécution à la clôture de l'exercice. Dépense, \$1,968.55. Dépense totale pour ces édifices depuis la confédération, \$58,671.79.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

A la session de 1884 le crédit de \$10,000.00 a été voté pour faire des réparations, etc., dans les ports et les rivières de la province de Québec, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$4,000.00 a été accordée. Dépense dans le cours de l'exercice, \$11,843.90.

HULL.

La principale ville du comté d'Ottawa, située sur la rivière Ottawa, vis-à-vis la ville d'Ottawa, à laquelle elle est réunie par le pont suspendu "Union."

A la session de 1884 la somme de \$4,000.00 a été votée pour ajouter une tour au bureau de poste, construire une clôture, niveler le terrain, etc. On n'a commencé les travaux qu'à la clôture de l'exercice, mais ils ont été poursuivis depuis. Dépense: construction, \$150.00; réparations, \$56.50.

ILE AUX GRUES.

L'île aux Grues, dans le comté de Montmagny, se trouve vis-à-vis le cap Saint-Ignace, sur le côté sud du Saint-Laurent, 30 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, dans le but de relier à la côte le pilier sur lequel est placé le phare, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$4,000.00 a été accordée. Dépense, \$8,702.54. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$21,564.44.

LANORAIE.

Dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, 46 milles au nord-est de Montréal.

A la session de 1884 la somme de \$4,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit, mentionnée dans mon dernier rapport comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$317.62 a été accordé. Dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense, \$4,823.86. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$5,032.01.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, est sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Le dragueur "Canada," qui, comme il est dit dans le rapport de l'an dernier, était à travailler à cet endroit à la clôture de l'exercice de 1883-84, a continué ses travaux pendant l'été de 1884 pour terminer de creuser les mouillages autour du quai public ainsi que le chenal principal du Saint-Laurent, à une profondeur de 7 pieds à l'eau basse. Dépense, \$2,303.03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$11,284.04.

LES ÉBOULEMENTS.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 69 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 le crédit de \$2,200.00 a été voté pour améliorer la jetée à cet endroit; et dans le cours de l'exercice on a construit un pilier triangulaire en dedans de l'aile nord-est de la jetée, on a fait un débarcadère mobile, et réparé le plancher où c'était nécessaire. Dépense, \$2,198.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$18,397.52.

LÉVIS.

Lévis, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Québec.

FORTIFICATIONS.

La faible somme de \$40.00 a été dépensée en réparations. Dépense totale pour les ouvrages depuis la confédération : construction, \$13,215.30 ; réparations, \$24,091.39

BÂTIMENTS DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$15,000.00 a été votée pour la construction de bâtiments destinés à remplacer ceux qui avaient été détruits par le feu le 3 juin 1882; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait rien eu de fait.

TRAVERSE DE LA LONGUE-POINTE À BOUCHERVILLE.

A la session de 1884, la somme de \$500.00 a été votée pour le creusage du chenal suivi par le bateau traversier, de la Longue-Pointe, dans le comté d'Hochelaga, sur la rive nord du Saint-Laurent, à Boucherville, dans le comté de Chambly, sur la rive sud; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait rien eu de fait, et par conséquent il n'y a pas eu de dépense. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, \$11,393.37.

MALBAIE.

Malbaie, ou *Murray Bay*, est dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, 84 milles en aval de Québec.

Cette jetée a éprouvé des dommages sérieux pendant la tempête de novembre 1884, et des réparations temporaires ont été faites immédiatement pour permettre de débarquer les voyageurs et les marchandises. Depuis la clôture de l'exercice la jetée a été en bon état. Dépense totale dans le cours de l'exercice, \$157.57. Dépense totale depuis la confédération, \$19,641.78.

MATANE.

Dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, environ 240 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice on a réparé la jetée de cet endroit en fermant les ouvrages en bois pour empêcher le sable d'être emporté dans le chenal. Dépense, \$540.97. Dépense totale depuis la confédération, \$21,170.95.

MONTREAL.

Montréal, la plus grande ville du Canada, est située à la tête de la navigation océanique du Saint-Laurent, et est le principal port d'importation et d'exportation dans la Confédération.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de \$2,650.00 a été votée pour acheter un nouveau coffre de sûreté pour ce bureau, et dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition du coffre-fort. Dépense, \$2,667.87.

CHAMP DE MARS.

Les réparations considérables mentionnées dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, ont été terminées. Dépense dans le cours de l'exercice, \$5,130.21. Dépense totale depuis la confédération, \$5,261.96.

DOUANE.

A la session de 1884 la somme de \$600.00 a été votée pour construire un petit bureau au canal de Lachine; et la somme de \$1,500 devant être appliquée à des réparations générales a été comprise dans le crédit de \$4,000.00 destiné aux édifices fédéraux, à Montréal. Dans le cours de l'exercice les réparations et les changements nécessaires ont été faits. Dépense: construction, \$2,316.79; réparations, \$321.27. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$239,007.50; réparations, \$47,270.93.

SALLE D'EXERCICES ET ARSENAL.

A la session de 1884 la somme de \$27,000.00 a été votée pour la construction de ces édifices. Un autre crédit de \$13,000.00 a été accordé à la session de 1885, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$15,595.87, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$55,595.87. Une description de la salle d'exercice a paru dans le rapport de l'an dernier, et l'édifice est maintenant terminé. On a constaté que les murs de l'ancien arsenal qui touche à la salle, et que l'on avait l'intention d'utiliser était dans un état si dangereux qu'on dût les démolir; et le 25 du mois d'août 1884, on a passé contrat avec MM. J. B. Saint-Louis et Frère, pour

démolir l'ancien arsenal et pour construire les fondations d'un nouveau à la même place, à raison de \$12,702.00, et depuis la clôture de l'exercice les travaux ont été terminés; depuis lors on a passé contrat pour la construction de la superstructure. Dépense dans le cours de l'exercice, \$11,510.00 pour les fondations de l'arsenal, et \$40,080.80 pour la salle d'exercice. Dépense totale pour ces édifices, \$92,276.13.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 la somme de \$28,000.00 a été votée pour terminer les travaux, qui consistent à remplacer les planchers en bois de cet édifice par des poutres de fer laminé et des arches en brique, et à construire une allonge d'un étage en pierre destinée à emmagasiner les marchandises pesantes, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. A la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$7,000.00 a été voté, et la somme de \$16,942.43 reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$51,942.43. Le 4 août 1884 on a passé contrat avec M. George Brush pour changer la position de l'ascenseur, à raison de \$330.00. Dans le cours de l'année tous les travaux ont été terminés. Dépense : construction, \$69,686.73; réparations, \$365.85. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$324,304.44; réparations, \$17,521.64.

BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$15,000.00 a été votée de nouveau pour pourvoir à de meilleurs moyens de logement pour les immigrants à Montréal; mais à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait, et il n'y avait pas eu de dépense.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Dans le crédit de \$4,000.00 destiné aux édifices fédéraux à Montréal, et voté lors de la session de 1884, était comprise la somme de \$450.00 pour réparations générales à cet édifice, et dans le cours de l'année \$413.88 ont été affectées à cet objet. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$49,603.87; réparations, \$9,019.03.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884, la somme de \$5,000.00 a été votée pour continuer les changements et les réparations, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; et dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Depuis lors on a décidé de changer le moyen d'éclairage de cet édifice, et de substituer la lumière électrique incandescente du système Edison au gaz; on espère gagner ainsi environ \$1,000 par année. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, \$6,636.87; réparations, \$630.05. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$523,047.89; réparations, \$8,752.62.

 NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure sur la rive nord de la baie des Chaleurs, 65 milles en aval de Campbellton, N.-B.

A la session de 1884, la somme de \$8,000.00 a été votée pour continuer les travaux faits sur cette jetée mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. La forte tempête du 5 novembre 1884 a considérablement endommagé cette construction et une grande quantité de lest a été emportée. On l'a remplacée et la jetée est en sûreté pour l'hiver. Dépense dans le cours de l'exercice, \$8,398.33. Dépense totale depuis la confédération, \$27,618.41.

 LA RIVIERE NEWPORT.

La rivière Newport est dans le comté de Gaspé, et se déverse dans la baie des Chaleurs, à environ 88 milles en aval de Campbellton.

A la session de 1884, une somme de \$1,000.00 a été votée pour l'exécution de travaux de protection à l'embouchure de cette rivière. Le 28 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Saint-Laurent et Grenier pour le bois, dont une partie a été livrée avant la clôture de l'exercice. Dépense, \$609.31. Dépense totale à cet endroit, \$617.01.

 PERCÉ.

Dans le comté de Gaspé, sur la rive nord et à l'entrée de la baie des Chaleurs.

A la session de 1884, la somme de \$5,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit ; mais à la clôture de l'exercice les travaux n'étaient pas encore commencés.

 PORT DANIEL.

Dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, environ 76 milles en aval de Campbellton, N.-B.

A la session de 1884, la somme de \$6,000.00 a été votée de nouveau pour la construction d'un débarcadère, la municipalité ayant convenu de fournir le bois nécessaire ; cependant, à la clôture de l'exercice, rien n'avait encore été fait, et il n'y avait pas eu de dépense.

QUÉBEC.

Québec, capitale de la province du même nom, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à son confluent sur la rivière Saint-Charles, 160 milles en aval de Montréal.

CITADELLE.

La balance restée du crédit de 1883-84, \$2,579.49, a été reportée, et les travaux dont on a parlé dans le rapport de l'an dernier, ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$5,044.16. Dépense totale pour ces travaux, \$58,689.28.

BÂTIMENTS DE LA CITADELLE.

Dans le cours de l'exercice de nouvelles réparations ont été faites à ces bâtiments, travaux qui ont coûté \$1,668.61. Dépense totale depuis la confédération : construction, \$6,428.60 ; réparations, \$70,239.95.

BUREAU DU COMMIS DES TRAVAUX.

On a dépensé la faible somme de \$27.00 à faire certaines réparations dans le cours de l'exercice.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-MESUREUR DE BOIS.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$100.00 à faire des réparations nécessaires. Dépense totale depuis la confédération : réparations, \$3,316.56.

DOUANE.

Pendant l'exercice on a fait des réparations nécessaires qui ont coûté \$388.60. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$303,488.41 ; réparations, \$21,385.13.

SALLE D'EXERCICE.

A la session de 1884 la somme de \$15,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier ; et la balance restée du crédit de 1883-84, \$12,657.29, et les sommes accordées par le gouvernement local et la municipalité de Québec, \$15,000 chacun, ont été reportées, de sorte que la somme totale disponible était de \$57,617.29. Dans le cours de l'exercice les travaux ont fait des progrès considérables. Dépense, \$27,566.75. Dépense totale pour cet édifice, \$28,154.57.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$30,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé. Le 12 mai 1885 on a passé contrat avec MM. Carrier, Lainé et Cie pour la construction d'une machine, d'une chaudière et d'un élévateur ; et à la clôture de l'exercice plan d'un appareil de chauffage se raccordant à la chaudière plus haut men-

tionnée étaient en cours de préparation, et depuis lors on a passé contrat. Dépensé pendant l'exercice : \$27,878.65. Dépense totale pour cet édifice, \$56,697.78.

FORTIFICATIONS.

Les travaux dont il est question dans le rapport de l'an dernier, ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$332.00. Dépense totale pour ces travaux : construction, \$142,493.46 ; réparations, \$97,231.37.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé en réparations la faible somme de \$28.00.

HOPITAL DE LA MARINE.

On a terminé les changements dont il est parlé dans le dernier rapport ; on a fait aussi quelques réparations nécessaires. Dépense : construction, \$900.40 ; réparations, \$349.00. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$168,401.65 ; réparations, \$12,582.80.

QUAIS DE L'HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$1,500.00 a été votée pour continuer les réparations dont il est question dans le dernier rapport ; et dans le cours de l'exercice la jetée est a été exhaussée de 3 pieds. Dépense, \$1,650.14. Dépense totale depuis la confédération, \$6,988.63.

BUREAU DE LA POSTE.

On a dépensé \$182.31 en petites réparations dans le cours de l'exercice. Dépense totale pour cet édifice : construction \$95,418.93 ; réparations, \$14,327.88.

QUAI DE LA REINE.

A la session de 1884 la somme de \$4,000.00 a été votée pour reconstruire les parements de ce quai, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. A la session de 1885 une somme supplémentaire de \$5,250.00 a été accordée, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$4,009.15, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$13,259.15. Les travaux ont été terminés au mois de novembre 1884. Dépense dans le cours de l'exercice, \$13,013.12. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$13,203.97.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DU SERVICE DES SIGNAUX.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$469.50 a été dépensée pour des réparations nécessaires faites à cet édifice.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski est le chef-lieu du comté du même nom, et est sur la rive sud du Saint-Laurent, 179 milles en aval de Québec. C'est le quai où la malle anglaise est débarquée et embarquée, pendant l'été, et il se relie par un chemin de fer à la ligne-mère de l'Intercolonial.

Dans le cours de la saison de 1884 le dragueur *Canada* a été employé à creuser autour du quai, et au large une profondeur de 10 pieds à l'eau basse a été obtenue. Dépense, \$3,997.59. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$6,613.59.

RIVIERE A LA GRAISSE (RIGAUD).

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ 45 milles en amont de Montréal. La ville de Rigaud est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

Le dragueur *Nipissing* a été employé à creuser le chenal de cette rivière jusqu'à six pieds, du 1er juillet au 9 août 1884, et le dragueur *Queen* du 28 mai au 30 juin 1885; ils ont enlevé 34,691 verges cubes d'argile, de pierre et de gravier. Dépense, \$1,594.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$10,653.82.

RIVIERE BATISCAN.

Dans le comté de Champlain elle se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord; 57 milles en amont de Québec.

On a terminé le creusage du bassin à l'embouchure de cette rivière, dont il est question dans le rapport de l'an dernier. Dépense dans le cours de l'exercice, \$998.20. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$2,998.17.

RIVIERE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 9 milles en amont de Matane, et à environ 25 milles à l'est de Métis.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$221.00 a été dépensée à réparer la jetée à cet endroit. Dépense totale depuis la confédération, \$12,666.06.

RIVIERE DU BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière est dans le comté de Montmagny et se jette dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, 35 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$1,200.00 a été votée, pour ouvrir un chenal à travers la batture de gravier et de cailloux qui s'était accumulée au pont du chemin de fer Intercolonial. Ces travaux ont été exécutés dans l'automne de 1884, et il en est résulté que le débordement de la rivière, au printemps de 1885, a beaucoup diminué. Dépense, \$1,220.56; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIERE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre se jette dans l'Ottawa, du côté nord, comté d'Ottawa, à environ 16 milles en aval d'Ottawa.

Au cours de la session de 1884 la somme de \$6,000.00 a été votée dans le but de continuer d'améliorer la navigation de cette rivière, travaux mentionnés dans le dernier rapport comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice de nouveaux travaux ont été faits. Dépense, \$2,291.55. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, \$8,024.10.

RIVIERE DU LOUP (EN BAS).

La rivière du Loup traverse le comté de Témiscouata et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à environ 114 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$14,000 a été votée pour compléter le prolongement de la jetée à cet endroit sur une longueur de 100 pieds, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice la construction a été terminée. Cette jetée a été cependant sérieusement endommagée par la glace au printemps de 1885, ce qui a nécessité des réparations considérables qu'on est à faire. Dépense dans le cours de l'exercice, \$14,060.76. Dépense totale depuis la confédération, \$41,303.73.

RIVIÈRE NICOLET.

La rivière Nicolet, dans le comté de Nicolet, se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

A la session de 1884 la somme de \$9,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux, qui consistent à faire un port de refuge à l'embouchure de la rivière. Dans le cours de l'exercice un chenal navigable a été ouvert à travers les battures du lac Saint-Pierre jusqu'aux quais de la rivière, et 850 pieds d'ouvrage de protection en pilotis ont été terminés. Dépense, \$17,116.28. Dépense totale depuis la confédération, \$59,180.68.

RIVIERE NOIRE.

La rivière Noire est un tributaire de la rivière Nicolet, et elle traverse le comté d'Arthabaska.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée pour améliorer la rivière ; et dans le cours de l'exercice on a débarrassé les bords de la rivière des aunes, et la rivière elle-même des billots, arbres morts et cailloux sur une distance de 5 milles. Plusieurs battures de gravier ont été creusées. Dépense, \$999.93, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière Ottawa coule du lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent à Sainte-Anne de Bellevue, et sur la plus grande partie de son cours elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

A la session de 1884, la somme de \$3,000.00 a été votée pour continuer le creusage du chenal entre Bristol et Clarendon, comté de Pontiac, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$2,707.73. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, \$7,760.28.

RIVIÈRE-OUELLE.

Cette rivière se trouve dans le comté de Kamouraska et se jette dans le Saint-Laurent du côté nord, à 75 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$1,500.00 a été votée pour exhausser l'extrémité extérieure de la jetée à cet endroit, et dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier; et dans le cours de l'exercice on a continué les travaux. Dépense, \$1,699.75. Dépense totale pour cette jetée depuis la confédération, \$21,594.96.

RIVIERE PABOS.

La rivière Pabos traverse le comté de Gaspé, et se jette dans la baie des Chaleurs, du côté nord, à environ 30 milles à l'ouest de Percé.

Dans le cours de l'exercice une grande quantité de cailloux et de roches a été enlevée du chenal qui conduit au port du Grand Pabos. Les travaux étaient difficiles à exécuter vu la rapidité du courant et leur position exposée. Dépense, \$1,070.79; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu coule du lac Champlain au Saint-Laurent, longue d'environ 80 milles; elle traverse les comtés de Saint-Jean, Iberville, Chambly, Verchères, Saint-Hyacinthe et Richelieu.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé sur la batture vis-à-vis Saint-Charles, dans le comté de Saint-Hyacinthe, du 14 août au 21 octobre; il a creusé le chenal à 8 pieds à l'eau basse et a enlevé 22,125 verges cubes de gravier et de cailloux. Dépense, \$2,315.95. Dépense totale de dragage dans cette rivière depuis la confédération, \$50,213.26.

RIVIERE SAGUENAY.

La rivière Saguenay prend sa source dans le lac Saint-Jean et traverse les comtés de Chicoutimi et Saguenay; elle se jette dans le Saint-Laurent à Tadoussac.

LE CHENAL EN AVAL DE CHICOUTIMI.

A la session de 1884, la somme de \$4,500 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation de la rivière en aval de Chicoutimi, et dans le cours de l'exercice 932 verges cubes de cailloux ont été enlevés et 2,475 verges cubes de sable et de gravier dragués. Dépense, \$4,494.61. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, \$30,127.94.

LA GRANDE DÉCHARGE.

On a en partie terminé les améliorations faites dans la Grande Décharge, par laquelle les eaux du lac Saint-Jean se jettent dans le Saguenay. Dépense, \$364.32. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$13,791.99.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière est dans le comté de Montmorency, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 22 milles en aval de Québec.

Pour faciliter la descente du bois, deux petites digues ont été construites, l'une à Saint-Férol et l'autre à la chute de Saint-Joachim. Dépense, \$1,726.99; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la Confédération.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, et après avoir suivi un cours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre, du côté sud.

Dans le cours de l'été de 1884, on a fait quelques travaux de dragage sur la batture qui barre l'embouchure de cette rivière. Dépense, \$4,440.96. Dépense totale depuis la Confédération, \$25,744.16.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

A la session de 1884, le crédit de \$5,000.00 a été voté pour continuer d'enlever les cailloux, les chaînes, etc., du chenal du fleuve, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$1,502.07, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, le bateau de levage, spécialement construit pour ce service en 1874-75, a travaillé dans le port de Québec. Dépense, \$7,051.45. Dépense pour ces travaux, \$115,392.50 (y compris \$35,000, prix du bateau de levage).

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois, et se jette dans le Saint-Laurent, à Beauharnois.

A la session de 1884, une somme supplémentaire de \$5,000 a été votée pour continuer le creusement du coursier d'alimentation (*feeder*) du lac Saint-François à cette rivière, et dans le cours de l'exercice, l'avancement des travaux a été satisfaisant. Dépense, \$4,894.05. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, \$14,326.94.

RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Cette rivière prend sa source près de la hauteur des terres, qui divise la province de Québec des territoires du Nord-Ouest, et après avoir suivi un cours d'environ 450 milles à travers les comtés de Champlain et de Saint-Maurice, elle tombe dans le fleuve Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

Dans le cours de l'exercice on a dragué le chenal est de la rivière, et 3,077 verges cubes d'argile ont été enlevées. On a aussi enlevé un certain nombre de cailloux et autres obstacles entre les rapides des Forges et les Gabelles. Dépense, \$1,049.55.

RIVIÈRE YAMACHICHE.

La rivière Yamachiche coule dans une direction sud à travers le comté de Saint-Maurice, et elle se jette dans le lac Saint-Pierre à environ 16 milles en amont de Trois-Rivières.

Un éboulis s'étant produit à l'endroit où cette rivière traverse la limite ouest de la paroisse de Shawenigan, ce qui forma un barrage de la rivière et inonda les rives adjacentes, on pratiqua une tranchée de 6 à 8 pieds de large et de 5 à 10 pieds de profondeur à travers cet obstacle, ce qui améliora en partie le cours de la rivière. Dépense, \$999.92. Dépense pour cette rivière depuis la confédération, \$3,999.92.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska se trouve dans le comté du même nom, et elle se jette, venant du sud, dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$15,000 a été votée pour terminer le barrage et l'écluse à l'île à Cardin, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier.

A la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$9,544.80 a été accordé, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$9,544.80 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$34,089.60. Les premiers entrepreneurs, MM. Gaherty, Brecken et Davis, ayant abandonné les travaux, on demanda de nouvelles soumissions, et le 3 juillet 1884, on passa contrat avec MM. McCannon et Cameron pour

l'achèvement des travaux à raison de \$26,667, et à la clôture de l'exercice ils étaient virtuellement terminés. Dépense, \$34,230.27. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$70,001.73.

SAULT AU COCHON.

Sault au Cochon se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, environ 20 milles en amont de la baie Saint-Paul.

A la session de 1885 la somme de \$4,000 a été votée pour la construction d'un pilier isolé de 100 pieds de long sur 30 de large. Le 11 août 1884 on a passé contrat avec M. George Tanguay pour la construction du pilier, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense, \$4,029.61. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$4,494.41.

SHERBROOKE.

Sherbrooke, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Magog, 101 milles à l'est de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$20,000.00 a été votée pour terminer l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., dont une description détaillée a paru dans le rapport annuel de 1881-82; l'édifice est maintenant terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé. On a passé contrats comme suit : Le 2 décembre 1884 avec MM. Garth et Cie, pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,632.00; le 19 décembre 1884 avec G. G. Bryant, pour l'aménagement, \$1,297.00; et le 15 avril 1885 avec S. Twose pour l'ameublement, \$1,039.60; et depuis la clôture de l'exercice on a passé contrat pour le nivellement, pour les murs de soutènement, et les marches en pierre. Dépense, \$17,424.04. Dépense totale pour cet édifice, \$58,122.25.

SOREL.

Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu à son confluent avec le Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de \$10,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane, etc., sur l'emplacement à

l'encloignure des rues Prince et George, mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été cédé à la Couronne, sans aucune charge, par la municipalité de Sorel, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$3,697.39 a été reportée, faisant une somme totale disponible de \$13,697.39. Les plans et devis pour cet édifice ont été préparés par le département et on a demandé des soumissions, et le 24 juillet 1884 on a passé contrat avec M. George Beaucage pour la construction de l'édifice à raison de \$24,750.00. Les travaux ont été poussés avec vigueur dans le cours de l'exercice et l'édifice a reçu son toit avant l'automne. L'édifice est de pierre calcaire, à assises irrégulières, avec parements de calcaire dressé ; il a deux étages avec sous-sol et mansarde. Il a 72 pieds de front sur les rues Prince et George, le corps principal ayant 36 pieds de profondeur. Une description détaillée se trouvera à l'annexe 2, page 30. Dépense dans le cours de l'exercice, \$13,267.34. Dépense totale, \$13,569.95.

SAINTE-AGNÈS.

Sainte-Agnès, autrefois Morinville, est située à l'embouchure de la rivière de la Chaudière, qui se jette dans le lac Mégantic, comté de Beauce, à 69 milles de Sherbrooke.

Dans le cours de l'exercice on a fait des petites réparations à la jetée construite à cet endroit par le département. Dépense, \$103.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$5,980.28.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, au confluent de la rivière Ottawa et du Saint-Laurent, 21 milles à l'ouest de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 la somme de \$4,750.00 a été votée pour la construction d'un quai à cet endroit, et le 9 mai 1885 on a passé un contrat avec MM. Gobier et Dagenais pour l'exécution de ces travaux à raison de \$4,150.00. Le 28 mai 1885 le dragueur *Nipissing* a commencé à creuser pour les fondations du quai et a travaillé jusqu'au 17 juin ; il a enlevé 1,457 verges cubes de tuf et de cailloux. Dépense de dragage, \$480.16, et pour le quai, \$298.90. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$779.06.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Sainte-Anne de la Pocatière est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 70 milles en aval de Québec, dans le comté de Kamouraska.

A la session de 1884 la somme de \$3,400.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit, et au mois d'octobre 1884, on a commencé les travaux, qui ont été poursuivis jusqu'à ce que le crédit ait été épuisé. Un crédit supplémentaire ayant été voté pour le présent exercice, on continue les travaux. Dépense dans le cours de l'exercice, \$3,399,97; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLÉANS).

Saint-François est situé à l'extrémité Est de l'île d'Orléans, à environ 21 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1884 la somme de \$4,000.00 a été votée pour continuer les travaux de la jetée à cet endroit, et dont il est parlé dans mon dernier rapport; dans le cours de l'exercice un nouveau pilier en coffrage solide de 90 pieds de long a été construit, et les espaces entre les piliers qui forment la jetée ont été lambrisés jusqu'à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux. Dépense, \$4,148.80. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$14,375.63.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Jean est situé sur le côté sud-est de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour l'achat d'une jetée construite par la municipalité de l'endroit il y a plusieurs années, et sur laquelle le département de la marine et des pêcheries a construit un phare en 1874, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$5,939.45 a été reportée, faisant une somme totale disponible de \$8,939.45. Le 28 octobre 1884 la municipalité a vendu la jetée au gouvernement pour la somme de \$8,000.00. Dépense totale du département des travaux publics depuis la confédération, \$8,714.94.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal par le chemin de fer.

CASERNES.

On a terminé les changements que l'on a fait subir à ces édifices pour en faire une école d'infanterie. Dépense dans le cours de l'exercice, \$635.53. Dépense totale pour ces édifices depuis la confédération, \$15,450.42.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a dépensé en réparations, dans le cours de l'exercice, la petite somme de \$3.65. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$16,224.21 ; réparations, \$297.60.

SAINT-RÉGIS.

Saint-Régis est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Huntingdon, 6 milles de Cornwall, Ontario.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$43.84 a été dépensée à réparer la maison de douane. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : réparations, \$216.75.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Dans le comté de Montmagny, sur la rive sud du Saint-Laurent, 35 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice on a réparé la chaussée qui conduit à la jetée et le brise-lames qui la protège. Dépense, \$862.76. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$6,619.72.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

Saint-Vincent de Paul est situé sur la rivière des Prairies, dans le comté de Laval, à 13 milles de Montréal.

À la session de 1884 la somme de \$44,200 a été votée pour continuer les travaux, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction au pénitencier, et la balance restée au crédit de 1883-84, \$17,542.78 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$61,742.78. Dans le cours de l'exercice l'égout principal et le réfectoire ont été terminés ; la salle des gardiens, 60 x 60 pieds a été commencée et portée jusqu'à une hauteur de 20 pieds ; trois hangars en bois de 30 x 20 pieds chacun ont été construits et d'autres travaux ont été exécutés. Le 25 juillet 1884 on a passé un contrat avec MM.

Villeneuve et Cie pour bois de chauffage à raison de \$2,812.50 ; et le 20 avril 1885 on a passé contrat avec M. A. Derosiers pour un orgue destiné à la chapelle, à raison de \$2,200. Dépense dans le cours de l'exercice, \$28,037.90. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, \$250,674.18 ; réparations, \$120.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique, dans le comté de Soulanges, au pied du lac Saint-François, 3 milles de Coteau-Landing.

A la session de 1884 la somme de \$1,250 a été votée pour terminer les travaux, qui consistent à relier au rivage le pilier isolé, mentionné dans le rapport de l'an dernier et pour continuer des brise-glace pour protéger ces ouvrages. Dans le cours de l'exercice le quai a été terminé et on a commencé la construction des brise-glace. Dépense, \$1,290.31. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$10,548.98.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville de Trois-Rivières, qui constitue le district électoral du même nom, est située à la tête de marée du Saint-Laurent, 72 milles en amont de Québec.

DOUANE.

Les changements que l'on a fait aux casernes pour en faire des bureaux pour la douane et le revenu de l'intérieur ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, \$500 ; réparations, \$288.38. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, \$17,641.24 ; réparations, \$2,154.99.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de \$3,550 a été votée pour terminer la conversion de l'ancienne douane en bureau de la poste, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé, meublé et occupé. Le 8 décembre 1884, on a passé contrat avec l'association *Hydro-Caloric* pour l'appareil de chauffage, à raison de de \$832, et les travaux ont été exécutés. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, \$8,208.46 ; réparations, \$320. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, \$25,195.34 ; réparations, \$1,605.91.

 TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, 148 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de \$1,750.00 a été votée pour terminer la jetée à cet endroit, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction. Dans le cours de l'exercice les dommages causés par la glace au printemps de 1884 ont été réparés, et on a terminé la partie des travaux qui était inachevée. La forte tempête de novembre 1885 a causé beaucoup de dommage, les abords ont été emportés, et d'autres dégats ont été faits. Dépense, \$1,741.19. Dépense totale depuis la confédération, \$9,297.90.

 PROVINCE D'ONTARIO.

 AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Erié, et est le terminus ouest du chemin de fer Canada-Sud.

A la session de 1884 la somme de \$16,000.00 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et décrit dans le rapport de l'an dernier. Le 8 juin 1885, on a passé contrat avec M. P. Navin pour l'installation, à raison de \$1,600; et à la clôture de l'exercice la construction était suffisamment avancée pour qu'on pût espérer la terminer et l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$14,698.75. Dépense totale pour cet édifice, \$23,712.43.

 BARRIE.

Barrie, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la baie Kempenfeldt, bras du lac Simcoe, 60 milles au nord de Toronto.

A la session de 1884, la somme de \$16,000.00 a été votée pour continuer la construction de l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier. Les travaux se sont continués sans interruption, et on espère qu'il sera terminé dans le cours de l'exer-

cice. On était à préparer à la clôture de l'exercice les plans et devis d'un appareil de chauffage à eau chaude. Dépense, \$14,924.01. Dépense totale pour cet édifice, \$19,240.17.

BAYFIELD.

Bayfield est dans le district électoral de Huron-Sud, sur la rive est du lac Huron, 12 milles au sud de Goderich.

A la session de 1884, la somme de \$4,000.00 a été votée pour réparer l'ancienne jetée à cet endroit, et dans le cours de l'exercice on a piloté le côté nord du port, à partir de l'entrée, et on a ouvert un petit chenal pour permettre aux pêcheurs de circuler avec leurs bateaux. Dépense, \$4,007.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$66,049.37.

BELLE-RIVIERE.

La Belle-Rivière traverse le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les rivières Thames et Détroit.

Dans le cours de l'exercice les travaux mentionnés dans mon dernier rapport ont été terminés. Dépense, \$1,170.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$3,302.50.

BELLEVILLE.

Belleville est située dans le district électoral de Hastings-Ouest, à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

PORT.

A l'aide de la somme accordée par la municipalité, savoir : \$4,000.00, le dragage dont il est parlé dans mon dernier rapport s'est continué du 1er juillet au 13 août 1884, et il a été enlevé 6,650 verges cubes de tuf, pierre et cailloux. Dépense, \$3,154.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$30,858.66.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884, la somme de \$2,200.00 a été votée pour terminer le logement du gardien dans la mansarde, et pour mettre le couronnement en fer sur le

toit ; dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépense : construction, \$1,893.93 ; réparations, \$92.85. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$61,677.31 ; réparations, \$148.30.

BERLIN.

Berlin, dans le district électoral de Waterloo-Nord, est situé sur la Grande-Rivière, à 62 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

A la session de 1884, la somme de \$15,000 a été votée pour la construction d'un édifice public à cet endroit, destiné à la douane, à la poste, etc., et qui a été décrit en détail dans le rapport de l'an dernier ; et la balance restée du crédit de 1883-84 ; \$4,315.33, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de \$19,315.33. Le 20 avril 1885, on a passé contrat avec M. Adam Clark pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,482.96 ; et dans le cours de l'exercice les travaux ont été poursuivis d'une manière telle qu'on espère terminer et occuper l'édifice avant la fin de l'année. Dépense dans le cours de l'exercice, \$16,530.63. Dépense totale pour cet édifice, \$20,235.30.

BRANTFORD.

Brantford, dans le district électoral de Brant-Sud, est situé sur la Grande-Rivière qui se jette dans le lac Erié.

Dans le cours de l'exercice, on a fait quelques légers changements et quelques petites réparations à l'édifice public au prix de \$262.00 pour la construction, et de \$184.65 pour les réparations. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$33,034.48 ; réparations, \$2,360.11.

BROCKVILLE.

Brockville, chef-lieu des comtés unis de Leeds et de Grenville, est situé au pied du lac des Mille Îles, sur la rive nord du Saint-Laurent, 125 milles de Montréal.

A la session de 1884 la somme de \$22,500.00 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., dont une description détaillée se trouve dans mon rapport de 1882-83. Le 16 mars 1885 on a passé contrat avec MM. J. J.

Blackmore et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,850.00 ; et le 4 avril 1885 on a passé contrat avec M. John S. Mix pour l'installation, à raison de \$1,938.00. Les travaux avancent lentement, mais il y a lieu de croire que l'édifice sera terminé et occupé cet automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$17,073.92. Dépense totale pour cet édifice, \$38,873.34.

CHATHAM.

Chatham, chef-lieu du comté de Kent, est situé sur la rivière Thames, et est à 67 milles au sud-ouest de London par le chemin de fer *Great Western*.

A la session de 1884 la somme de \$15,000.00 a été votée pour l'installation et l'ameublement, etc., de cet édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans mon rapport de 1882-83 ; l'édifice a été terminé et occupé. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, \$9,510.30 ; réparations, \$78.86. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$57,551.59 ; réparations \$78.86.

CLIFTON.

Clifton, ou les Chutes Niagara, se trouve dans le comté de Welland, et est situé sur la rive ouest de la rivière Niagara, 12 milles de Sainte-Catherine.

A la session de 1884 la somme de \$12,000.00 a été votée pour terminer l'édifice public à cet endroit destiné à la douane, à la poste, etc., et à la session de 1885 un autre crédit de \$ 500.00 a été accordé pour le même objet. Le 21 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Charles Garth et Cie pour un appareil de chauffage, à raison de \$1,760.00 ; et le 3 mars 1885, on est entré en arrangement avec M. G. E. Askwith pour l'installation à raison de \$500.00. Dans le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et occupé. Dépense, \$18,467.24. Dépense totale pour cet édifice, \$38,525.14.

COBOURG.

Cobourg, dans le district électoral de Northumberland Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston.

LE PORT.

A la session de 1884, la somme de \$24,000.00 a été votée pour continuer les travaux dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et au mois d'octobre 1884, M. Dinwoodie a terminé son entreprise. Il s'est opéré un tassement considérable dans cette construction, et on a exhaussé la superstructure. Dépense pendant l'exercice, \$22,825.93. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$139,687.62.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884, la somme de \$2,000.00 a été votée pour faire subir des changements à l'édifice mentionné dans mon rapport de 1882-83 comme ayant été acheté pour les bureau de la poste, de la douane, etc, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$3,000.00 a été accordée. Le 11 juillet 1884 on a passé contrat avec M. W. Battell pour l'installation du bureau de la poste, à raison de \$1,735.00, et les changements qu'on a faits sont suffisamment avancés pour espérer pouvoir terminer l'édifice avant la fin de l'année. Dépense dans le cours de l'exercice, \$5,178.37. Dépense totale pour cet édifice, \$17,621.53.

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud du lac Huron, 94 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$24,000 a été accordée pour continuer les travaux dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et au mois d'octobre 1884 les travaux ont été terminés. Le 10 mars 1885, on a passé contrat avec M. E. Murphy pour le prolongement final du brise-lames, à raison de \$19,000, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution. Le brise-lames à l'entrée du port ayant été endommagé on a passé contrat le 17 décembre 1884 avec M. D. Fleming pour les réparations, à raison de \$4,214.71, et les travaux ont été exécutés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$26,931.10. Dépense totale pour ce port depuis la confédération, \$166,312.24, y compris \$28,268.26 dépensés par la compagnie du chemin de fer *Northern* en 1874-75.

CORNWALL.

Cornwall, chef-lieu du district électoral de Cornwall et Stormont, est situé sur le Saint-Laurent, 67 milles à l'ouest de Montréal par le chemin de fer du Grand-Trois.

A la session de 1884 la somme de \$10,000 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description se trouvera dans mon rapport de 1882-83, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$2,500 a été votée pour le même objet. Le 13 novembre 1884 on a passé contrat avec M. Charles Garth et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,575; et le 22 avril 1885 on a passé contrat avec M. Lewis A. Ross pour l'installation, à raison de \$1,300. Dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé, l'appareil de chauffage posé, et l'installation et l'ameublement étaient si avancés que l'édifice a été occupé dans le courant de l'automne. Dépense pendant le dernier exercice, \$15,377.13. Dépense totale pour cet édifice, \$34,853.86.

GALT.

Galt, dans le district électoral de Waterloo-Sud, est situé sur la Grande-Rivière, 25 milles au nord-ouest de Hamilton.

A la session de 1884, la somme de \$10,000 a été votée pour la construction d'un édifice public destiné à la poste, à la douane et à d'autres bureaux, sur l'emplacement mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été donné à la Couronne pour cet objet par la municipalité de Galt, libre de toute charge. Le 15 novembre 1884 on a passé contrat avec M. M. A. Piggott pour la construction de l'édifice à raison de \$21,000, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution. Le corps principal a 51 pieds de front sur 39 de profondeur, et comprend le sous-sol, deux étages et la mansarde. Les murs, à l'extérieur, sont en pierre prise dans les alentours, à assises irrégulières, avec parements de pierre de taille provenant de Guelph. Les planchers et le toit sont en bois, ce dernier couvert en ardoise et tôle galvanisée. A l'extrémité nord il y a une tour carrée, à toit en forme de pyramide contenant un cadran. Il y aura une allonge d'un étage qui servira à l'entrepôt de vérification. Le sous-sol du corps principal contiendra l'entrepôt, le bureau des poids et mesures, l'appareil de chauffage et le combustible; le bureau de la poste sera au rez-de-chaussée, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur seront au premier étage, et la mansarde contiendra le logis du gardien. Au rez-de-chaussée et au premier étage il y aura des voûtes de sûreté pour les différents services. Dépense dans le cours de l'exercice, \$2,427.10. Dépense totale pour cet édifice, \$2,601.15.

GANANOQUE.

Gananoque, dans le district électoral de Leeds-Sud, est situé à l'embouchure de la rivière Gananoque, qui se jette dans le Saint-Laurent, environ 20 milles au sud-est de Kingston.

A la session de 1884 la somme de \$2,000.00 a été votée pour poser un appareil de chauffage à l'eau chaude dans l'édifice de la douane, et dont on trouvera une description dans mon rapport de 1882-83. Le 9 août 1884 on a passé contrat avec MM. Garth et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de \$992.50, et dans le cours de l'exercice l'appareil a été installé. Dépense pendant l'exercice, \$1,701.89. Dépense totale pour cet édifice, \$14,414.47.

GODERICH.

Goderich, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé à l'embouchure de la rivière Maitland, qui se jette dans le lac Huron, 68 milles au nord de Sarnia.

Le dragueur *Challenge* a été engagé du 28 mai au 15 juin 1885 à enlever la pointe de la batture qui bouche l'entrée du port, afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds. Le dragueur a enlevé 1,675 verges cubes de sable. Dépense dans le cours de l'exercice, \$1,540.20. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$509,391.43, y compris \$10,000 payées par le township de Goderich en 1875.

GUELPH.

Guelph, dans le district électoral de Wellington-Sud, est situé sur la rivière Speed, environ 48 milles de Toronto par le chemin de fer le Grand-Tronc.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$56.40 a été dépensée à faire des changements et des réparations à l'édifice public de cet endroit. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$31,639.77; réparations, \$1,746.80.

HAMILTON.

La ville de Hamilton, comprenant un district électoral qui élit deux députés, est dans le comté de Wentworth, sur la baie de Burlington, à l'extrémité occidentale du lac Ontario.

A la session de 1884 la somme de \$60,000 a été votée pour continuer la construction de l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description se trouve dans mon rapport de 1882-83; et la balance restée du crédit de 1883-84, 6,651.35, a été reportée. Le 10 janvier 1885, on a passé avec MM. Blackmore et

Ce contrat pour l'appareil de chauffage à raison de \$5,800, et à la clôture de l'exercice on était à poser l'appareil ; on était aussi à préparer les plans des installations intérieures. Dépense pendant l'exercice, \$70,093.52. Dépense totale pour cet édifice, \$231,409.06.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL, ONTARIO.

Dans le cours de la session 1884, le crédit ordinaire de \$8,000.00 a été accordé pour l'entretien des ports et des rivières dans Ontario, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de \$3,872.46.

KINCARDINE.

Kincardine, dans le district électoral de Bruce-Ouest, est située à l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, trente et un milles au nord de Goderich.

A la session 1884, la somme de \$3,000 a été votée pour continuer les réparations au brise-lames, mentionnées dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice la jetée sud a été exhaussée, réparée et renforcée là où c'était nécessaire. Dépense, \$3,069.38. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$93,090.58.

KINGSTON.

Kingston, dans le district électoral du même nom, est situé à l'extrémité est du lac Ontario, 172 milles à l'ouest de Montréal.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a fait des petites réparations à cet édifice qui ont coûté \$22.45. Dépense totale depuis la confédération : construction, \$41,805.52 ; réparations, \$8,281.20.

LE PORT.

A la session de 1834, la somme de \$7,000 a été votée pour continuer les travaux de dragage, qui consistent à enlever l'extrémité de la Pointe-Frédéric de manière à obtenir une profondeur de quinze pieds ; et dans le cours de l'exercice 5,392 verges cubes de roche ont été enlevés. Dépense, \$7,694.86. Dépense totale pour ce port depuis la confédération, \$36,986 93.

BATIMENTS DES ÉMIGRANTS.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$639.21 a été dépensée en réparations nécessaires sur cet édifice. Dépense totale depuis la confédération : construction, \$4,024.68 ; réparations, \$958.24.

PÉNITENCIER.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour terminer le quai ouest et exécuter d'autres travaux dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$3,707.58 a été reportée. Dans le cours de l'exercice on a complété l'installation de l'appareil de chauffage et du service de l'eau, dont mention est faite dans les rapports précédents comme en voie de construction, on a terminé la reconstruction du quai de l'ouest, on a terminé un puits pour le gazomètre, on a ajouté une cuisine et une dépense à la maison du sous-préfet, et d'autres travaux ont été faits, et dont une description détaillée se trouvera à l'annexe 2, page 33. Dépense dans le cours de l'exercice, \$10,305.74. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$299,202.69 ; réparations, \$17,654.79. .

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de \$3,500.00 a été votée pour l'installation d'un appareil de chauffage dans cet édifice et pour terminer les changements dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier. Le 9 août 1884, on a passé contrat avec M. S. Jenkins pour changer les installations à raison de \$595.00 ; et le 16 mars 1885 l'entreprise pour l'appareil de chauffage a été accordée à MM. J. J. Blackmore et Cie à raison de \$1,600.00. A la clôture de l'exercice les changements étaient terminés, et l'on était à poser l'appareil de chauffage. Dépense : construction, \$853.09 ; réparations, \$134.11. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$49,400.21 ; réparations, \$6,471.41.

KINGSVILLE.

Kingsville, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur le lac Érié, entre la Pointe-Pelée et la rivière Détroit, environ 25 milles à l'est d'Amherstburg.

A la session de 1884 la somme de \$24,000.00 a été votée pour continuer la construction d'un port de refuge à cet endroit, travaux mentionnés dans mon rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. L'entreprise donnée à M. George J. Wilson et dont il est parlé dans le dernier rapport a été terminée en décembre 1884 ; et le 20 août 1885 on a passé contrat avec MM. Porter et Reed pour le pilotage du côté ouest de la jetée est, et pour le remplissage de cette jetée, à raison de \$4,915.00 ; et à la clôture de l'exercice les travaux avançaient favorablement. Dépense, \$20,348.03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$13,069.42.

LION'S HEAD.

Lion's Head, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la baie Georgienne, à environ 35 milles au nord-est de Warton.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour prolonger le quai de cet endroit de 150 pieds. Le 24 novembre 1884 on a passé contrat avec MM. Porter et Reed, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Dépense, \$1,775.55. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$2,003.55.

CREEK DU PETIT-OURS.

Ce creek se trouve dans les comtés de Kent et Bothwell et se jette dans le chenal Ecarté, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

A la session de 1884, la somme de \$2,500.00 a été votée pour continuer les travaux de dragage mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; et dans le cours de l'exercice, les travaux se sont étendus jusqu'au pont de McLeod, où il a été formé un bassin dans lequel les navires pourront tourner. Dépense, \$2,494.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$7,661.00.

PETIT-COURANT.

C'est le chenal qui se trouve entre les îles La Cloche et Manitouline, sur la route qui conduit des ports de la baie Georgienne au Sault Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ de Collingwood.

A la session de 1884 la somme de \$10,000.00 a été votée pour les travaux ayant pour objet de faire sauter par la mine le roc qui se trouvait dans ce chenal, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; les opérations se sont continuées jusqu'au 20 octobre 1884, et on avait alors miné et enlevé 4,078 verges cubes de roche. Dépense, \$10,042.14. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$42,480.13.

L'ORIGINAL.

L'Original est le chef-lieu du comté de Prescott et est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, 6½ milles en amont de Grenville.

A la session de 1884 la somme de \$2,000.00 a été votée pour réparer le quai à cet endroit et pour creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 7 pieds, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$1,249.28. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$7,219.16.

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, constitue elle-même le district électoral de London; elle se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

A la session de 1884, la somme de \$10,000.00 a été votée pour agrandir cet édifice, travaux mentionnés dans mon dernier rapport comme étant nécessaires. Les plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées, et le 20 mars 1885 on a passé contrat avec M. Patrick Navin à raison de \$4,000.00, et les travaux étaient en marche à la clôture de l'exercice. L'agrandissement se fait en démolissant l'aile qui contient l'entrepôt de vérification, et en prolongeant le corps principal de 55 pieds sur l'avenue de la Reine sur la largeur totale de l'édifice (50 pieds). L'addition sera semblable dans ses détails, sa hauteur, le nombre d'étages, etc., à l'édifice originaire. Le rez-de-chaussée servira à l'entrepôt de vérification, au bureau des poids et mesures et au prolongement de la grande salle du revenu de l'intérieur; le premier étage servira à la grande salle de la douane, au bureau du percepteur de la douane, au bureau de l'inspecteur du gaz, et à un bureau pour le percepteur du revenu de l'intérieur; le second servira à des chambres de décharge pour les départements de la douane et du revenu de l'intérieur et au logement du gardien; les mansardes ne seront pas finies. Dépense dans le cours de l'exercice: construction, \$823.53; réparations, \$330.60. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération: construction, \$59,406.99; réparations, \$9,411.54.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$150.00 a été votée pour faire les réparations nécessaires à cet édifice, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés au prix de \$152.00. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$7,425.86; réparations, \$323.85.

ÉDIFICE MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice on a fait les réparations à ces édifices, qui ont coûté \$905.80. Dépense totale depuis la confédération, \$5,706.77.

BUREAU DE LA POSTE.

Les changements et les réparations dont il est question dans le rapport de l'an dernier ont été terminés au prix de \$1,362.48. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$54,042.37; réparations, \$11,415.63.

MEAFORD.

Meaford, dans le district électoral de Grey-Est, est sur le côté sud-ouest de la baie Georgienne, à 18 milles de Collingwood, et à 20 milles l'est de Owen-Sound.

A la session de 1884 un crédit de \$2,000.00 a été voté pour draguer ce port. Les travaux ont commencé le 8 octobre 1884 et se sont continués jusqu'au 3 novembre; à cette date il avait été enlevé 14,996 verges cubes de matières. Dépense dans le cours de l'exercice, \$2,343.75. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$45,485.05.

MIDLAND.

Midland, dans le district électoral de Simcoe-Est, est au pied de la baie de Gloucester, bras de la baie Georgienne, et est le terminus de la division de Midland du chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 la somme de \$10,000.00 a été votée pour le dragage de ce port à la condition que la compagnie du Grand-Tronc exécutât certains travaux; cependant à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait; et il n'y avait pas eu de dépense.

MORPETH.

Morpeth, dans le district électoral d'Elgin-Ouest, est situé sur le lac Erié, environ 10 milles à l'est de Rondeau.

A la session de 1884 le crédit de \$12,000.00 a été voté pour continuer la construction de la jetée à cet endroit, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; et au mois de novembre 1884 les travaux ont été terminés. Dépense pendant l'exercice \$13,866.03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$20,148.46.

RIVIÈRE NAPANEE.

La rivière Napanee est dans le comté de Lennox et se jette dans la baie de Quinté, en aval de la ville de Napanee.

Le dragueur *Ontario* a travaillé sur les battures de la rivière et a redressé certaines courbes du 11 juillet au 6 août 1884; à cette date le dragueur fut envoyé

ailleurs et le département en loua un autre pour continuer les travaux. Il a été enlevé 50,254 verges cubes d'argile, de sable et de vase. Dépense totale dans le cours de l'exercice, \$6,745.17. Dépense totale depuis la confédération, \$30,735.47, y compris \$3,000.00 contribuées par la ville de Napanee et \$2,000.00 par les comtés-unis de Lennox et Addington.

NEWCASTLE.

Newcastle, dans le district électoral de Durham-Ouest, est situé sur le lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto.

Au mois de septembre 1884 on a terminé les réparations que l'on a faites au quai et qui sont mentionnées dans mon dernier rapport comme étant en voie d'exécution. Dépense dans le cours de l'exercice \$3,511.07. Dépense totale depuis la confédération, \$22,928.51.

ORANGEVILLE.

Orangeville, dans le district électoral de Wellington-Centre, est située sur une branche de la rivière Crédit, et est à 40 milles de Toronto par le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

A la session de 1884 la somme de \$6,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice public destiné à la poste et autres services. Un emplacement sur le Broadway, de 75 x 132 pieds, a été donné à la Couronne le 7 avril 1884, libre de toute charge ; et le 5 novembre 1884 on a passé contrat pour la construction de cet édifice avec MM. A. Piggott, à raison de \$11,150.00. L'édifice principal sera en pierre à assises irrégulières, les encoignures, les angles et les ouvertures des fenêtres et les portes en pierre de taille. Il aura 40 pieds, 6 pouces de front, et 26 pieds 6 pouces de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde. En arrière il y aura un bâtiment en brique d'un étage, construit sur des fondations en pierre, 24 x 23 pieds. Dépense dans le cours de l'exercice, \$927.81.

OTTAWA.

Ottawa, capitale de la Confédération, forme un district électoral qui élit deux députés, et est situé sur la rivière Ottawa, 117 milles de Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

DRAGAGE.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé du 30 octobre au 20 novembre 1884, sur la batture de pierre dans la rivière Ottawa, vis-à-vis le quai de Bronson ; il a enlevé 1,500 verges cubes de cailloux et de gravier. Dépense, \$1,007.25.

SALLE D'EXERCICES.

Dans l'automne de 1884 on a terminé la maison du gardien, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier. Dépense, \$2,590.50. Dépense totale pour la salle d'exercice : construction, \$30,608.33 ; réparations, \$511.63.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

A la session de 1884 la somme de \$3,000.00 a été votée pour faire des changements et des réparations à cet édifice, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été en partie terminés. Dépense : réparations, \$2,280.87 ; construction, \$234.56. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$53,022.67 ; réparations, \$7,642.36.

DÉPÔT MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice l'intérieur de cet édifice a été aménagé. Dépense, \$1,112.65. Dépense totale, \$6,410.32.

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE ETIENNE CARTIER.

A la session de 1884 la somme de \$2,000 a été votée pour payer la statue de feu sir George Etienne Cartier, et le piédestal, et la balance restée du crédit de 1883-84, \$6,711.52 a été reportée. Le piédestal élevé sur le terrain public du côté ouest du parlement a été terminé à l'automne de 1884. La statue a été installée sur le piédestal au mois de décembre, et le dévoilement officiel a eu lieu le jour de l'ouverture de la dernière session du parlement, le 29 janvier 1885. Dépense dans le cours de l'exercice, \$8,294.19. Dépense totale pour ces travaux, \$10,346.73.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX ARTS.

A la session de 1884 la somme de \$1,500 a été votée pour l'entretien de cette galerie et l'achat de tableaux, et dans le cours de l'exercice la somme de \$772.20 a été dépensée. Dans l'annexe 26, pages 411-414, on trouvera le rapport du conservateur, d'après lequel on constate que le nombre total des ouvrages d'art qui se trouvent maintenant dans la galerie, est de 93 ; et que le nombre des visiteurs a augmenté de 9,928 en 1883-84 à 11,893 en 1884-85.

POINTE NEPEAN.

On a terminé dès le commencement de l'exercice la demeure du gardien, dont il est question dans mon dernier rapport. Dépense, \$1,200. Dépense totale pour ces travaux, \$1,873.50.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA RUE WELLINGTON.

A la session de 1884 la somme de \$150,000 a été votée pour la construction de cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier. Les travaux se sont continués jusqu'à l'automne, et l'édifice fut alors couvert pour l'hiver. Dépense dans le cours de l'exercice, \$40,217.50. Dépense totale, \$155,821.68.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de \$3,000 a été votée pour les réparations nécessaires. Les murs et les plafonds des corridors et l'escalier ont été nettoyés et teints, et le bois des escaliers a été peinturé. Dépense dans le cours de l'exercice, \$3,431.19. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$248,953.25 ; réparations, \$4,040.48.

ÉDIFICES PUBLICS.

A la session de 1884 la somme de \$107,000.00 a été votée pour le chauffage et l'entretien des édifices du parlement et départements, ainsi que des terrains ; en sus de ce crédit la somme de \$41,500.00 pour réparations a été comprise dans le crédit ordinaire de \$175,000 pour loyer et réparations des édifices publics en général. Les réparations, installation et nettoyage nécessaires ont été faits dans l'édifice du parlement et des départements et les terrains ont été très bien entretenus. Dans l'édifice du parlement on a fait un nouvel essai de la lumière électrique incandescente, on a prolongé le système dans la Chambre des Communes, l'essai a donné des résultats satisfaisants. Dans l'édifice de l'est il a été nécessaire de renouveler une partie de l'appareil de chauffage, les tuyaux étaient en usage depuis 21 ans. Les tuyaux des voutes ont aussi été renouvelés d'après un système plus moderne, et plus économique quant à l'entretien et au fonctionnement. L'appareil pour le chauffage, le gaz, l'eau et les cloches de service ont été tous bien entretenus. On a passé plusieurs contrats pour le charbon, le bois, etc., dans le cours de l'exercice ; on en trouvera la liste à l'annexe 23, page 292. Dépense pendant l'exercice : construction, \$409.17 ; réparations, \$114,850.65. Dépense totale pour ces édifices : construction, \$4,205,461.25 ; réparations, \$1,421,813.56.

COUR SUPRÊME.

Dans le cours de l'exercice la somme de \$216.25 a été dépensée en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$64,212.39 ; réparations, \$2,428.10.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le collège électoral de Grey-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans la Baie Georgienne.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice, on a dépensé la somme de \$285.25 en réparations nécessaires.

LE PORT.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de \$10,000.00 a été votée pour continuer le creusage de ce port; et on a obtenu une profondeur de 16 pieds jusqu'au phare le plus rapproché. Dépense dans le cours de l'exercice \$9,596.60, Dépense totale pour ce port depuis la confédération, \$84,306.76.

PETERBORO'.

Peterboro', dans le district électoral de Peterboro'-Ouest, est situé sur la rivière Otonabee, et est à environ 94 milles au nord-est de Toronto.

A la session de 1884, la somme de \$7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la douane, etc.; cependant, à la clôture de l'exercice, on n'avait pas encore trouvé un emplacement.

PORT-ALBERT.

Port-Albert, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé à l'embouchure du creek des Neuf-Milles, qui se jette dans le lac Huron, à 19 milles au nord de Goderich.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée pour réparer les jetées de ce port, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense \$1,064.30. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$12,776.64.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et est le terminus de la division de la baie du Tonnerre du chemin de fer Canadien du Pacifique.

LE PORT.

A la session de 1884 la somme de \$100,000 a été votée pour la construction d'un brise-lames à cet endroit, et la municipalité de Port-Arthur a contribué \$25,000.00. Le 8 septembre 1884 on a passé contrat avec M. D. Macdonald pour la construction d'un brise-lames de 2,000 pieds destiné à protéger les quais, à raison

de \$146,000.00, et à la clôture de l'exercice la moitié des travaux était terminée. Dépense, \$63,133.65. Dépense totale pour ces travaux, \$64,832.37.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$175.00 en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$9,375.55; réparations, \$175.00.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la côte est du lac Huron, 24 milles au nord de Kincardine.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour continuer d'améliorer ce port, et on a reporté la balance restée du dernier crédit, \$4,263.20. Le 24 novembre 1884, on a passé contrat avec M. D. Porter à raison de \$11,135.00 pour prolonger vers le rivage sur une distance de 950 pieds l'extrémité nord du brisè-lames actuel, et à la clôture de l'exercice les travaux avaient favorablement progressé. Dépense, \$7,308.49. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$23,336.80.

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

LE PORT.

A la session de 1884 la somme de \$7,500.00 a été votée pour réparer les ouvrages dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme ayant été endommagés par les tempêtes; les travaux étaient en voie d'exécution à la clôture de l'exercice. Dépense, \$5,089.57. Dépense totale depuis la confédération, \$63,541.30.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884 le crédit de \$15,000.00 a été voté pour terminer l'édifice destiné à recevoir les bureaux de la poste, de la douane, etc., et dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83. Le 23 janvier 1885 on a passé contrat pour l'appareil de chauffage avec M. E. Chanteloup à raison de \$1,485.00, et le 20 mars 1885 on a passé contrat avec M. Thos. Newson pour l'installation à raison de \$2,400.00. L'édifice était à peu près terminé à la clôture de l'exercice, et on espérait l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$12,140 67. Dépense totale pour cet édifice, \$36,658.96.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley, dans le district électoral de Elgin-Est, est situé sur le lac Erié, à peu près à mi-chemin entre la Longue-Pointe et Rondeau.

Dans le cours de l'exercice on a remis à neuf la jetée où se trouve le phare. Dépense, \$1,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$9,758.00.

PRESCOTT.

Prescott, dans le district électoral de Grenville-Sud, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 112 milles à l'ouest de Montréal.

A la session de 1884 la somme de \$8,000.00 a été votée dans le but de construire un édifice destiné à la poste, etc.; cependant à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore trouvé un emplacement; et on n'avait pas fait de dépense.

RIDEAU-HALL.

Rideau-Hall, résidence de Son Excellence le gouverneur général, est situé dans le comté de Russell, à environ 2 milles de la ville d'Ottawa.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel, tapissage, badigeonnage, les réparations du mobilier, etc., ont été faits. Le 9 décembre 1884, on a passé contrat pour l'enlèvement de la neige avec M. A. Devlin, à raison de \$495.00. Dépense dans le cours de l'exercice, en réparations, \$31,193.70. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$238,735.48; réparations, \$512,041.96.

RIVIÈRE KAMINISTQUIA.

Cette rivière prend sa source dans le lac au Chien, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Comme une partie du crédit de \$150,000, voté à la session de 1884, pour améliorer le havre de Port-Arthur et de la rivière Kaministiquia, était destinée au dragage de cette rivière, le 8 juillet 1884, on a passé contrat pour ces travaux avec M. C. S. Baker, à raison de \$20,000. Il a été ouvert un chenal de 3,700 pieds de

longueur et 100 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 18 pieds au centre et de 14½ pieds aux côtés, à travers la batture qui se trouve au large de l'embouchure de la rivière. On a enlevé 121,500 verges cubes d'argile bleue. D'après les sondages qui ont été faits, depuis l'exécution des travaux, il a été constaté que ce chenal ne s'était pas rempli de nouveau. Dépense, \$29,089.16.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

La rivière des Outaouais prend sa source dans le lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent à Sainte-Anne de Bellevue. Sur une grande partie de son parcours, elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

CHENAL RESSERRÉ EN AMONT DE PEMBROKE.

A la session de 1884, la somme de \$2,000 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation de la rivière à cet endroit, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction. On a recommencé, le 12 avril, à enlever les cailloux, et les travaux se sont continués jusqu'à ce qu'on les eût terminés; on a obtenu un chenal de 100 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur à l'eau basse; le chenal est bien balisé. Dépense dans le cours de l'exercice, \$2,336.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$3,594.46.

AMÉLIORATION DE L'OTTAWA SUPÉRIEUR.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour faire faire une levée hydrographique de l'Ottawa supérieur entre Mattawan et le lac Témiscamingue, dans le but de savoir lequel des projets qui avaient été soumis au gouvernement pour améliorer la navigation de l'Ottawa supérieur et du lac Témiscamingue, était le plus praticable, si toutefois il y en avait d'acceptable. Les projets étaient au nombre de quatre, et différaient beaucoup dans le but que l'on se proposait; voici en quoi ils consistaient:—1. Construire une digue au rapide de la Montagne d'une hauteur suffisante pour élever cette partie de l'Ottawa qui s'étend jusqu'au pied du lac Témiscamingue, environ 218 milles, au niveau du lac, dans le but de permettre une navigation continue depuis la tête du lac jusqu'au rapide de la Montagne, qui se trouve à 11 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan, que l'on pourrait atteindre en construisant un embranchement du chemin de fer ou par une grande voie publique. Ce projet donnerait 94 milles de navigation non accidentée jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, ou en ajoutant la distance que l'on pourrait faire en utilisant la rivière Blanche, savoir: 30 milles, on obtiendrait un parcours de 124 milles. 2. Construire une digue au pied du lac Témiscamingue d'une hauteur suffisante pour élever et maintenir les eaux de ce lac à 15 pieds au-dessus de leur niveau en été, dans le but de retenir cette eau afin de grossir la rivière au moyen de portes d'écluse pendant les eaux basses, de manière à faciliter la descente du bois et

à fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries d'Ottawa. 3. Construire, d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais immédiatement en amont du confluent de la Mattawa, une digue d'une hauteur suffisante pour hausser l'eau de l'Outaouais, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue, et ainsi amener la navigation presque immédiatement en correspondance avec les facilités offertes par le chemin de fer Canadien du Pacifique. 4. Une proposition du révérend monsieur Paradis, prêtre missionnaire au lac Témiscamingue, d'abaisser ce lac de 21½ pieds, et de continuer, au rapide des Erables—7 milles en amont de Mattawa—une digue de hauteur suffisante pour obtenir une navigation d'eau morte jusqu'à la tête du lac Témiscamingue. Ce relevé a été fait par M. Thos. Guerin, I. C., dont le rapport, ainsi que celui de l'ingénieur en chef de ce département et un mémoire du révérend Père Paradis, se trouveront à l'annexe 6, page 101. L'ingénieur en chef croit que le projet n° 1, savoir : celui de construire au rapide de la Montagne un barrage qui aurait pour effet de supprimer le Long Sault et de donner une nappe d'eau navigable d'environ 130 milles de longueur, est le plus facile à réaliser et celui qui produira le plus d'avantages. Le prix de ces travaux est évalué à \$2,100,000.00. Dépense en exploration, \$6,825 16.

RIVIÈRE SYDENHAM.

La rivière Sydenham, dans le district électoral de Bothwell, débouche dans le chenal Ecarté, passage entre l'île Sainte-Anne et la terre ferme, lac Sainte-Claire.

A la session de 1884, une somme supplémentaire de \$2,500.00 a été votée pour continuer d'enlever les billots submergés et les autres obstacles qui obstruaient la branche nord de la rivière, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. Dans le cours de l'exercice le déblaiement s'est continué et la navigation a été améliorée. Dépense, \$2,449.90. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, \$17,369.16.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur le lac Erié, dans le comté de Kent, à 140 milles à l'est du Port-Colborne, l'entrée ouest du canal Welland.

A la session de 1884, la somme de \$4,000.00 a été votée pour réparer la jetée ouest et le brise-lames placé en face de la maison du gardien du phare ; à la fin de l'exercice les travaux étaient à se faire. Dépense, \$2,359.18. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$210,433.54.

SARNIA.

Sarnia, dans le district électoral de Lambton-Ouest, est situé sur la rivière Sainte-Claire, et est à 168 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1884, la somme de \$1,000.00 a été votée pour construire une plateforme et une galerie autour du dépôt des immigrants à cet endroit; cependant à la clôture de l'exercice les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale pour cet édifice, \$3,052.27.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte-Marie, chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie, qui relie les lacs Huron et Supérieur.

A la session de 1884, la somme de \$4,000.00 a été votée pour draguer la batture de grès au large du quai du bateau, afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds; dans le cours de l'exercice les travaux ont été mis en voie d'exécution. Dépense, \$4,444,50; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

SHANNONVILLE.

Shannonville, dans le district électoral de Hastings-Est, est situé sur la rivière au Saumon, à environ un mille et demi de son embouchure dans la baie de Quinté.

Le dragueur "Ontario" a travaillé à cet endroit du 7 août au 15 novembre 1884, à ouvrir un chenal à travers la batture qui se compose de sciure de bois et d'osseres et qui obstruait l'embouchure de la rivière. La quantité de matière enlevée est de 41,140 verges cubes. Dépense, \$3,499.12. Dépense totale depuis la confédération, \$6,492.06.

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron.

A la session de 1884 la somme de \$7,500.00 a été votée pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme ayant été donnés à l'entreprise, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$3,000.00 a été accordé. On a terminé en août 1884 la construction d'une longueur additionnelle de 200 pieds à l'embarcadère, et un talus de pierres a été placé à l'extrémité ouest
cii

du quai pour le protéger. Dépense dans le cours de l'exercice, \$10,132.98. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, \$20,300.16.

SAINTE-CATHERINE.

Sainte-Catherine, dans le district électoral de Lincoln et Niagara, est située sur le canal Welland, à environ 32 milles à l'est de Hamilton.

A la session de 1884 la somme de \$2,200.00 a été votée pour terminer la mansarde de l'édifice public de cet endroit, et pour un couronnement en fer sur le toit; dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$1,584.00. Dépense totale pour cet édifice, \$57,005.99.

SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur les chemins de fer *Great Western* et *Canada Southern*, et est à environ 15 milles de London.

A la session de 1884 un crédit supplémentaire de \$15,000.00 a été voté pour continuer la construction de l'édifice public destiné aux bureaux de la poste, de la douane, etc., et dont une description détaillée se trouvera dans mon rapport de 1882-83. Le 20 avril 1885 on a passé contrat avec MM. Y. Y. Blackmore et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de \$1,899.00. L'édifice a été terminé et à la clôture de l'exercice on était à faire les travaux d'installation, fournir l'ameublement et à poser l'appareil de chauffage à l'eau chaude. Dépense dans le cours de l'exercice, \$14,454.92. Dépense totale pour cet édifice, \$50,407.07.

STRATFORD.

Stratford, dans le district électoral de Perth-Nord, est situé sur la rivière Avon, environ 90 milles à l'ouest de Toronto.

A la session de 1881, la somme de \$2,500 a été votée pour l'achat d'une horloge destinée à l'édifice public de cet endroit. Le 8 août 1884 on a passé contrat avec MM. Woods et Ellis pour une horloge à quatre cadrans et elle a été placée sur le toit au centre de l'édifice. Dépense dans le cours de l'exercice, \$1,813.27. Dépense totale pour cet édifice, \$45,292.87.

 THORNBURY.

Thornbury, dans le district électoral de Grey-Est, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à 13 milles de Collingwood.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée pour continuer la construction d'ouvrages de protection, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice ils ont été terminés. Dépense, \$1,034.94. Dépense totale depuis la confédération, \$22,321.09.

 TORONTO.

Toronto, principale ville de la province d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 161 milles à l'ouest de Kingston, et comprend les districts électoraux de Toronto-Est, Centre et Ouest.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée dans le but de faire certains changements et certaines réparations à ce bureau, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été en partie exécutés. Dépense : construction, \$989.00 ; réparations, \$177.65. Dépense totale pour ce bureau : construction, \$989.00 ; réparations, \$1,522.54.

DOUANE.

A la session de 1884 le crédit de \$1,600 a été voté pour l'achat d'une horloge devant être placée dans la tour de cet édifice, cependant à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore acheté l'horloge. Dans le cours de l'exercice on a fait quelques changements et réparations. Dépense, \$297.48. Dépense totale pour cet édifice : construction \$236,010.78 ; réparations, \$6,567.77.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 la somme de \$25,000.00 a été votée pour terminer l'addition à cet édifice, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$8,500.00 a été accordé. L'addition a été terminée et occupée en janvier 1885. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, \$33,912.10 ; réparations, \$14,892.36.

FORTS.

Les changements que l'on a fait subir au nouveau fort et dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$752.99. Dépense totale pour ces forts depuis la confédération : construction, \$21,625.78 ; réparations, \$8,594.41.

LE PORT.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de \$65,000 pour continuer la construction des ouvrages de protection qui ont été décrits en détail dans le rapport de l'an dernier, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de \$50,000 a été accordée. Les travaux dans l'île Toronto étaient virtuellement terminés à la fin de 1884, mais la pierre qu'on avait déposée durant l'année sur le talus extérieur, a été, dans la partie la plus exposée, enlevée par l'eau, le printemps dernier, pendant une forte tempête. Il n'a pas été entrepris de nouveaux travaux de prolongement sur le contrat A dans le cours de l'année, et l'on s'est borné à remplacer les pierres qui manquaient dans le talus de protection. Ces travaux ont été d'une grande utilité au port et ont servi à protéger l'extrémité est de l'île. Le dragage à l'entrée ouest que l'on était à faire à la fin de l'exercice 1883-84, a été continué jusqu'au 3 août 1884. Ces travaux se trouvaient alors finis et le chenal est grandement amélioré. Dépense, \$117,078.77. Dépense totale depuis la confédération, \$493,972.63.

ENTREPOT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$420.00 a été accordée dans le but de réparer les clôtures et les trottoirs et faire construire une addition à la cuisine; les travaux ont été exécutés. Dépense: construction, \$245.45; réparations, \$152.48. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$12,080.63; réparations, \$4,395.32.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé en réparations, la somme de \$130.00. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$32,716.07; réparations, \$27,557.20.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884, la somme de \$8,450.00 a été votée pour réparer le toit, pour peinture à l'extérieur, etc., et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$495.00 a été accordé. Dans le cours de l'exercice, les améliorations ont été faites. Dépense: construction, \$5,172.54; réparations, \$438.34.

ROCHER DE WILSON.

Le rocher de Wilson, comté d'Algoma, se trouve dans la baie Georgienne à environ 35 milles du Sault Sainte-Marie, et à 8 milles en amont des rapides Neebish.

A la session de 1884, la somme de \$5,000.00 a été votée pour la construction d'un caisson en coffrage portant une balise sur ce rocher. Le 29 juillet 1884 on a passé contrat avec MM. Burdett et Clark pour ces travaux à raison de \$3,780.00, et les travaux ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$4,642.48; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

WINDSOR.

Windsor, dans le district électoral d'Essex-Nord, est situé sur la rivière Détroit, tout vis-à-vis la ville de Détroit, Mich., et à 110 milles à l'ouest de London, Ont.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir des réparations à l'édifice public de cet endroit pour une somme de \$126.13. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$67,368.90; réparations, \$2,346.29.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIERE ASSINIBOINE.

La rivière Assiniboine prend sa source dans le district de la Saskatchewan et se décharge dans la rivière Rouge à Winnipeg.

La faible somme de \$15.00 a été dépensée à réparer les digues en aile construites en 1880. Dépense totale pour cette rivière, \$15,503.47.

BRANDON.

Brandon, dans le district électoral de Selkirk, est situé sur la rive sud de la rivière Assiniboine, 132 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer du Pacifique canadien.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$1,000 a été votée pour construire une clôture et un hangar à bois, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, \$1,013.04. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$22,155.16; réparations, \$131.00.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations qui ont coûté la faible somme de \$32.24 ont été faites à cet édifice.

 EMERSON.

Emerson, dans la division électorale de Provencher, est situé sur la rive est de la rivière Rouge, à la frontière entre le Manitoba et les Etats-Unis, et est à 63 milles de Winnipeg par le chemin de fer du Pacifique canadien.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir au dépôt des immigrants des réparations qui ont coûté \$261.25. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$1,186.10 ; réparations, \$467.10.

 PORTS EN GÉNÉRAL, MANITOBA.

A la session de 1884 la somme de \$1,000 a été votée pour les réparations en général et l'entretien des travaux exécutés dans les ports et les rivières du Manitoba ; dans le cours du dernier exercice la somme de \$988.60 a été dépensée. Dépense totale, \$1,776.39.

 RIVIERE ROUGE.

La rivière Rouge prend sa source dans les Etats-Unis, traverse le Manitoba sur une distance d'environ 140 milles, et elle se jette dans le lac Winnipeg.

Avec les \$10,000 votées à la session de 1884 pour des travaux de dragage, les travaux qui consistent à creuser un chenal à travers la batture qui obstrue l'embouchure de la rivière ont été vigoureusement poursuivis pendant la saison des opérations de 1884, et on a ainsi procuré beaucoup de facilité aux vaisseaux qui naviguent sur le lac et la rivière. Dépense dans le cours de l'exercice, \$9,965.99. Dépense totale pour cette rivière, \$28,435.60.

 MONTAGNE-DE-PIERRE.

La Montagne-de-Pierre, dans la division électorale de Lisgar, est située sur l'embranchement de Stonewall, chemin de fer Canadien du Pacifique, à 13 milles au nord-ouest de Winnipeg.

A la session de 1884 la somme de \$40,000 a été votée pour faire des additions et des améliorations au pénitencier de cet endroit et la balance restée du crédit de 1883-84, \$10,213.68, a été reportée. Dans le cours de l'exercice on a construit des cottages à deux logements pour les gardiens, un séchoir pour le bois, un abri pour la houille et des abattoirs ; on a ajouté une serre à la maison du préfet, et on a fait des réparations générales à la prison et aux dépendances. Dépense, \$31,077.05. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$261,481.72 ; réparations, \$5,034.01.

WINNIPEG.

Winnipeg est la capitale du Manitoba et constitue la division électorale de Winnipeg ; elle est située au confluent de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine.

BUREAU DE L'ARCHITECTE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$1,083.48 en loyer et en réparations. Dépense totale, \$2,996.50.

DOUANE.

A la session de 1884 la somme de \$1,000 a été votée pour faire subir des changements et des réparations à cet édifice, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$600 a été accordé. Dans le cours de l'exercice le drainage a été amélioré, la couverture a été réparée et peinte à neuf ; on a posé un appareil à gaz, et peinturé à neuf les boiseries extérieures et intérieures. Dépense, \$1,295.73. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$39,938.61 ; réparations, \$5,773.95.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Les réparations dont il est parlé dans le rapport des années dernières ont été terminées. Les bureaux ont été distribués de nouveau ; on a posé de nouveaux rayons, installé des meubles, comptoirs, etc. ; on a modifié les appareils à gaz, le service de l'eau et le drainage, et l'intérieur a été peinturé. Dépense, \$2,049.62. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$16,426.41 ; réparations, \$4,980.11.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

A la session de 1884 la somme de \$8,000 a été votée pour construire une salle d'exercice destinée aux corps militaires de la localité ; et la ville de Winnipeg a accordé un crédit de \$8,000 à la condition de se servir de l'édifice pour des objets d'expositions. La salle est située à l'encoignure des rues Broadway et Fort Osborne. Le 28 octobre 1884 on a passé contrat pour la construction de l'édifice avec MM. Murray et McDiarmid à raison de \$15,940, et les travaux ont été poussés avec une telle vigueur qu'on espère pouvoir les terminer avant la fin de l'année. L'édifice est en bois et repose sur des fondations en pilots de cèdre ; il comprend une salle d'exercice de 175 pieds sur 85 pieds, avec salle d'armes pour l'infanterie et la cavalerie d'une longueur totale de 150 pieds sur une largeur de 15 pieds, et en arrière une salle d'armes pour l'artillerie et une remise à canons, d'une longueur respective de 44 pieds et de 51 pieds et larges de 19 pieds 3 pouces. On trouvera à l'annexe 2, page 36, une description détaillée de cet édifice. Dépense dans le cours de l'exercice, \$12,025.27 ; c'est la seule qui ait été faite pour cet édifice.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de \$300 a été votée pour réparer cet édifice, cependant à la clôture de l'exercice, on n'avait pas commencé les travaux. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$28,598.35 ; réparations, \$131.62.

DEMEURE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

A la session de 1884 la somme de \$7,500 a été votée pour construire une clôture, niveler les terrains, etc., et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$2,000 a été accordé. Le 7 août 1884 on a passé contrat avec MM. Bourke et Cars pour le nivellement des terrains, la construction des clôtures, etc., à raison de \$7,750, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. On a construit une serre, un abri à bois, une glacière et une buanderie, et on a posé sur le toit un couronnement en fer. Dépense, \$8,571.10. Dépense totale pour cet édifice, \$89,204.90.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

A la session de 1884 la somme de \$12,000 a été votée pour terminer cet édifice, et on a reporté la balance du crédit de 1883-84, \$12,083.42. Dans le cours de l'exercice les travaux dont il est parlé dans mon dernier rapport ont été terminés les murs de l'Assemblée législative ont été peints à fresque et on y a posé des appareils à gaz arrangés de manière à pouvoir se servir de la lumière électrique, on a construit les trottoirs, les clôtures, nivelé les terrains, etc. Dépense, \$19,468.51. Dépense totale pour cet édifice, \$189,946.58.

BUREAU DE LA POSTE (NOUVEAU).

A la session de 1884 la somme de \$40,000 a été votée pour terminer cet édifice, dont on trouvera une description dans mon dernier rapport, et on a reporté la balance restée du crédit de 1883-84, \$20,442.71. Le premier entrepreneur n'ayant pu continuer les travaux on a demandé de nouvelles soumissions et le 10 octobre 1884 on a passé contrat avec MM. J. E. Gelly et Cie pour l'achèvement de l'édifice moyennant la somme de \$135,130, et les travaux ont été poussés avec tant de vigueur qu'on a posé le toit cet automne. Dépense dans le cours de l'exercice, \$64,165.67. Dépense totale pour cet édifice, \$78,203.65.

BUREAU DE LA POSTE (TEMPORAIRE).

Dans le cours de l'exercice on a posé de nouveaux bardeaux au toit, un appareil à gaz, et on a modifié les installations du bureau de poste. Dépense, \$662.65. Dépense totale pour cet édifice, \$11,744.98.

POUDRIÈRE.

A la session de 1885 la somme de \$2,756.95 a été votée pour terminer cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de l'an dernier, et on a reporté la balance restée du crédit de 1883-84, \$1,161.55. L'édifice a été terminé et occupé l'été dernier. Dépense dans le cours de l'exercice, \$2,820. Dépense totale pour cet édifice, \$6,658.45.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

Battleford, siège du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, jusqu'à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, est situé sur la branche nord-ouest de la rivière Saskatchewan, environ 200 milles au nord de Swift-Current, qui est à 511 milles à l'ouest de Winnipeg du chemin de fer Canadien du Pacifique.

ÉCOLES INDUSTRIELLES.

A même la somme transférée du département des affaires des sauvages, pour la construction et les réparations des écoles industrielles, la somme de \$3,082.00 a été dépensée pour cet édifice.

BUREAU DU MAGISTRAT STIPENDIAIRE.

La somme de \$2,433.24 a été dépensée à reconstruire la cuisine et à faire des réparations générales à cet édifice.

CALGARY.

Calgary, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière aux Arcs, 839 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

A la session de 1885, la somme de \$7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice à cet endroit, destiné aux immigrants. Le 23 novembre 1884, on a passé contrat avec M. M. P. Zindord, pour la construction de cet édifice, et un autre semblable à Medicine-Hat, à raison de \$11,375.00. A la clôture de l'exercice les travaux étaient très avancés et ont été depuis terminés. L'édifice est en bois, à deux étages, avec une addition d'un étage pour la cuisine. Le corps principal a 51 pieds 6 pouces, sur 29 pieds 6 pouces, et l'addition 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6 pouces. Dépense dans le cours de l'année, \$4,884.55.

FORT QU'APPELLE.

Fort Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la rivière Qu'Appelle, à 20 milles de la station de Qu'Appelle sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'école industrielle mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, a été terminée et occupée. Dépense pour cet édifice, \$15,998.90.

HIGH RIVER.

La High River, dans le district d'Alberta, est à 38 milles de Calgary.

L'école industrielle des sauvages, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, a été terminée et occupée. L'édifice est en bois, a 61 pieds de largeur sur 72 pieds de profondeur, et 2 étages de hauteur; il comprend, au rez-de-chaussée une classe de 25 pieds sur 40, une salle de 25 pieds sur 35 pieds, une cuisine de 20 pieds sur 20, deux chambres pour le principal, une chambre et une classe pour la directrice; au premier étage se trouvent un dortoir de 24 pieds sur 50, cinq chambres à coucher, un parloir et deux chambres de bain. Dépense dans le cours de l'exercice, \$12,990.65. Dépense totale, \$16,593 15.

MEDICINE-HAT.

Medicine-Hat, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, à 660 milles à l'ouest de Winnipeg.

A la session de 1885, la somme de \$8,550.00 a été votée pour continuer la construction du bâtiment des immigrants, dont mention est faite dans le rapport de l'an dernier. Le 28 novembre 1884, on a passé contrat avec M. M. P. Zindord, pour la construction de cet édifice et d'un autre, semblable à Calgary, moyennant la somme de \$11,375.00; et les travaux ont été terminés. L'édifice principal est en bois; il a 51 pieds 6 pouces de longueur sur 29 pieds 6 pouces, deux étages de haut, et il y a une allonge en arrière de 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6 $\frac{1}{2}$ pouces pour la cuisine et les cabinets. Dépense, \$5,749.28.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL, T. N.-O.

Dans le cours de la session de 1884, la somme de \$5,000.00 a été votée pour l'entretien et les réparations des édifices publics en général du Nord-Ouest, et pendant l'exercice, on a dépensé la somme de \$3,398.43.

STATION DE QU'APPELLE.

La station de Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, se trouve sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, 324 milles à l'ouest de Winnipeg.

A la session de 1884, la somme de \$350.00 a été votée pour la construction de la clôture, etc., autour de l'édifice destiné aux émigrants; et dans le cours de l'ex-

ex

exercice, les travaux ont été exécutés. Dépense : construction, \$350.06 ; réparations, \$506.46. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$11,937.64 ; réparations, \$506.46.

REGINA.

Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se trouve dans le district d'Assiniboia, 356 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

A la session de 1884, la somme de \$10,000.00 a été votée pour la construction d'une prison fédérale et d'un asile d'aliénés, et dans le cours de la même session, la somme de \$10,000.00 a été votée pour construire de nouvelles prisons dans le Nord-Ouest. Le département a préparé les plans et devis pour une prison et un asile, et, le 2 juin 1885, on a passé contrat avec MM. J. E. Gelley, à raison de \$15,877.00 ; et à la clôture de l'exercice, les travaux étaient très avancés. L'édifice sera en brique, sur fondation en pierre. Son extrême longueur sera de 113 pieds, et il comprendra un corps de 40 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, pour l'administration, et une aile pour les cellules ; les deux corps auront deux étages. On trouvera à l'annexe 2, page 38, une description détaillée de cet édifice. Dépense, \$12,946.86.

BUREAU DE POSTE.

Le 2 juin 1885 on a passé contrat avec MM. J. C. Gelley et Cie pour la construction de cet édifice, moyennant la somme de \$4,121.00, et à la clôture de l'exercice les travaux avaient favorablement progressé. L'édifice aura 33 pieds de côté, il sera construit en brique sur fondation en pierre, il aura deux étages, le rez-de-chaussée sera réservé au bureau de poste et le premier étage divisé en cinq bureaux. Dépense dans le cours de l'exercice, \$134.07.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice on a construit des allonges et fait des réparations à la chambre du conseil, au palais de justice, au bureau des affaires des sauvages et à la demeure du lieutenant-gouverneur. Dépense, \$2,947.76. Dépense totale pour ces édifices, \$23,374.66.

RIVIERE SASKATCHEWAN.

La rivière Saskatchewan prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, et après avoir suivi un cours d'environ 1,200 milles, elle se jette dans le lac Winnipeg.

A la session de 1884, la somme de \$10,000.00 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation sur cette rivière, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant à se faire, et dans le cours de l'exercice de nouvelles améliorations ont été faites. Dépense, \$6,567.00. Dépense totale pour cette rivière, \$27,104.71.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COWICHAN.

A la session de 1884 la somme de \$650.00 a été votée pour continuer les travaux d'améliorations de cette rivière, et pendant l'exercice on a enlevé une autre quantité de bois de dérive. Dépense, \$708.04. Dépense totale, \$3,219.74.

ESQUIMALT.

Esquimalt, dans la division électorale de Victoria, est situé sur le détroit de San-Juan de Fuca, à 3 milles de la ville de Victoria.

En vertu de l'acte 47 Vic., chap. 6, le gouvernement fédéral a pris charge de la construction du bassin de radoub de cet endroit, et la somme de \$617,339.78 a été votée dans le but de rembourser le gouvernement local des dépenses faites pour ces travaux, et pour lesquels le gouvernement impérial avait promis une contribution de £50,000 sterling, et pour les terminer. Le 8 novembre 1884 on a passé contrat avec MM. Larkin, Connolly et compagnie, pour le parachèvement du bassin, à raison de \$374,559.00, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Dépense dans le cours de l'exercice, \$45,582.18.

RIVIÈRE FRASER.

La Fraser, est la rivière la plus grande de la Colombie-Britannique, et elle prend sa source dans les montagnes Rocheuses; après avoir suivi un cours d'environ 700 milles, elle se jette dans le golfe de Géorgie.

A la session de 1884 une somme de \$5,000.00 a été votée dans le but de continuer d'améliorer le Canon-du-Liard, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice la somme de \$4,802.74 a été dépensée. Dès le commencement de l'exercice l'excavateur a enlevé bon nombre de troncs d'arbres qui obstruaient l'embouchure de la rivière. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, \$52,033.28.

NANAIMO.

Nanaïmo, dans la division électorale de Vancouver, se trouve sur la côte Est de l'île de Vancouver, sur le golfe de Géorgie, à 10 milles de Victoria.

A la session de 1884 la somme de \$3,500.00 a été votée pour terminer et aménager l'édifice destiné à la poste et aux autres services, et dont une description détaillée se trouvera dans mon rapport de 1882-83 ; dans le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et occupé. Dépense, \$3,510.74. Dépense totale pour cet édifice, \$33,154.33.

NEW-WESTMINSTER.

New-Westminster, dans la division électorale du même nom, est situé sur la rive nord de la rivière Fraser, à environ 75 milles de Victoria.

PÉNITENCIER.

A la session de 1884 la somme de \$15,000 a été votée dans le but d'ajouter 32 cellules à cet édifice, et pendant l'exercice les travaux ont été exécutés. On a aussi fait des réparations à l'appartement du préfet, etc. Dépense, \$22,392.48. Dépense totale, \$189,744.71.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir à l'édifice occupé par les bureaux de la poste, de la douane, etc., des améliorations et des réparations qui ont coûté \$562.75. Dépense totale pour cet édifice : construction, \$25,686.68 ; réparations, \$382.75.

RIVIERE SERPENTINE.

A la session de 1884 la somme de \$1,000.00 a été votée pour améliorer la navigation de cette rivière ; cependant à la fin de l'exercice il n'avait été dépensé que \$45.40.

VICTORIA.

Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, est située près de l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de \$704.27 en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$39,164.76; réparations, \$1,088.34.

PORT.

Pendant presque tout l'exercice des travaux de dragage ont été exécutés dans la baie de James, port de Victoria, et on a enlevé 82,240 verges cubes de matière, ce qui a coûté \$11,974.51. Le résultat de ces travaux a été la formation, dans cette partie du port, d'un mouillage d'environ 300,000 pieds carrés d'étendue, ayant d'un bout à l'autre une profondeur d'au moins 17 pieds à eau basse.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1885 la somme de \$8,000.00 a été votée pour la construction d'un bâtiment destiné aux immigrants; cependant, à la fin de l'exercice on n'avait pas encore obtenu d'emplacement et on avait pas encore fait de dépense.

BUREAU DE POSTE.

On a terminé les changements et les réparations dont il est question dans le rapport de l'an dernier. Dépense, \$1,408.20. Dépense totale pour cet édifice: construction, \$40,701.81; réparations, \$5,781.98.

QUARANTAINE.

A la session de 1884 la somme de \$7,500 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la quarantaine pour l'île de Vancouver, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$1,100 a été accordé. On a choisi un emplacement à Albert-Head, et dans le cours de l'exercice on a construit un hôpital consistant en deux salles d'un étage chacune de 43 pieds de côtés, et un corps de bâtiment central de 40 pieds sur 38, ayant deux étages. Dépense, \$8,119.98.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de \$15,000 a été votée pour payer les salaires, les dépenses de voyage, etc., du personnel attaché à l'architecte en chef, et dans le cours de l'exercice on a dépensé \$12,788.87.

EXAMEN DU SERVICE CIVIL.

Dans le cours de l'exercice les examens des aspirants à l'admission du service civil ont eu lieu dans les différentes villes de la Confédération, conformément à

l'Acte au Service Civil, de 1882; et ce département a payé les dépenses suivantes encourues relativement aux édifices où se sont tenus les examens :—

Saint-Jean N. B.....	\$180 00
Montréal, P. Q.....	50 00
Québec	5 00
Kingston, Ont.....	12 60
Toronto, Ont.....	166 00
	<hr/>
Total.....	\$413 60
	<hr/> <hr/>

CHAUFFAGE DES EDIFICES FEDERAUX.

A la session de 1884 la somme de \$31,300 a été votée pour le chauffage des édifices fédéraux en général, et on a dépensé la somme de \$31,773.76. L'état suivant indique les sommes qui ont été votées, et celles qu'ont dépensées les provinces :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse.....	\$ 1,410 00	\$1,137 45
Ile du Prince-Edouard.....	910 00	424 41
Nouveau-Brunswick.....	5,010 00	3,517 76
Québec.....	10,600 00	13,549 07
Ontario.....	10,250 00	8,683 36
Manitoba.....	2,580 00	2,899 00
Territoires du Nord-Ouest .....	.....	420 00
Colombie-Britannique ..	540 00	530 74
En général.....	.....	611 97
	<hr/>	<hr/>
	\$31,300 00	\$31,773 76
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

SALAIRES DES MÉCANICIENS, DES CHAUFFEURS, ETC.

A la session de 1884, la somme de \$31,000.00 a été votée pour payer les salaires des mécaniciens, des chauffeurs et des gardiens employés dans les édifices publics dans tout le Canada; on en trouvera une liste indiquant les salaires, à l'annexe 3, pages 41-44, et dans le cours de l'exercice la somme de \$25,422.24 a été dépensée.

Le tableau suivant indique les sommes votées et celles dépensées par les provinces :

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse.....	\$ 2,436 00	\$ 2,487 00
Ile du Prince-Edouard.....	1,458 00	1,533 16
Nouveau-Brunswick	5,810 00	4,787 93
Québec.....	7,220 00	5,288 31
Ontario.....	12,876 00	10,605 84
Territoires du Nord-Ouest.....	.....	200 00
Colombie-Britannique.....	1,200 00	1,060 00
	\$31,000 00	\$25,422 24

DRAGUEURS.

A la session de 1884, la somme de \$30,000.00 a été votée pour réparer les dragueurs, et \$30,000.00 pour l'achat du matériel neuf. Sur le premier crédit, on a dépensé la somme de \$26,939.59, et sur le second, \$21,424.70. On trouvera à l'annexe 5, pages 72-99, les détails des travaux faits par chaque dragueur ; et l'annexe 8, pages 191-194, contient une liste du matériel de dragage appartenant au département.

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES ET EXAMENS.

Au cours de la session de 1884, la somme de \$25,000.00 a été votée pour faire des levées hydrographiques et des examens, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de \$2,850 a été accordé. Pendant l'exercice il a été fait, à 104 endroits, des levées hydrographiques et examens dont on trouvera la liste dans l'annexe 5, pages 70-72.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Au cours de la session de 1884, la somme de \$135,750.00 a été votée pour la construction, la réparation et l'entretien des glissoires et estacades de l'Etat; et à la

session de 1885 un crédit supplémentaire de \$21,000.00 a été accordé. Ce qui suit est un tableau indiquant les dépenses pour les travaux :

Région.	Construc- tion.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Région du Saguenay.....	7,684 02	805 90	943 28	9,433 20
do du Saint-Maurice.....	11,542 95	6,103 62	17,092 03	34,738 60
do de l'Outaouais.....	18,304 87	17,342 39	22,109 75	57,757 01
do de Newcastle.....		4,468 68	2,244 08	6,712 76
Glissoires de la rivière Morasse.....	994 15			994 15
	38,525 99	28,720 59	42,389 14	109,635 72

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds. Pendant le dernier exercice, il a été reconstruit 1,030 pieds de la glissoire. On a reconstruit le barrage n° 6 et on a fait des réparations à d'autres digues. Quarante et un mille pièces de bois ont passé par la glissoire pendant l'exercice.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de 100 milles; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice. Les eaux du Saint-Maurice ont été très hautes au printemps de 1885, et les dommages causés aux travaux ont été considérables; la glace a emporté trois grandes jetées, d'autres ont été endommagées, et environ 1,200 pieds d'estacades ont été emportés. Aux Grandes Piles on a construit trois nouvelles jetées pour renforcer les estacades, et on a fait des réparations aux travaux lorsque c'était nécessaire. Deux jetées de 20 pieds sur 20 ont été construites à l'embouchure du Saint-Maurice, où l'on a fait des réparations générales ainsi qu'à Shawenegan.

 RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout dans cette région quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages pour faciliter le flottage du bois se résument comme suit, savoir :—

5,071	pieds linéaires de canaux.
17,800	“ “ glissoires.
67,794	“ “ estacades.
17,412	“ “ barrages.
405	“ “ empellements.
2,313	“ “ ponts.
346	“ “ piliers de dérivation.
153	piliers.
5	magasins.
4	maisons pour les gardiens de glissoires.
1	maison pour les hommes employés aux estacades.

La plus grande partie du bois de 1884 a atteint sa destination avant la clôture de la saison dernière de navigation ; quelques morceaux seulement de bois carré et de bois méplat, ainsi que des billots échoués dans les tributaires, sont restés en arrière jusqu'aux flottages de la saison actuelle. Le long hiver et le printemps tardif ont été cause que la glace a atteint une épaisseur inusitée, et un certain nombre des travaux ont été beaucoup endommagés. A Carillon, environ 2,400 pieds de lourdes estacades ont été emportés, et la glissoire a été si endommagée qu'on n'a pu s'en servir pendant l'été de 1885. Sur la Coulonge, sur la rivière Noire et sur d'autres cours d'eau les travaux ont aussi souffert des dommages. Pendant l'hiver de 1884 on a fait les réparations ordinaires, dont on trouvera les détails à l'annexe 13, pages 213-218.

 REGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministre des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministre des travaux publics. L'hiver s'est terminé graduellement, et les travaux n'ont subi que des dommages ordinaires. On trouvera les détails des travaux et des réparations à l'annexe 14, pages 219-224.

 PONTS ET CHAUSSÉES.

A la session de 1884 la somme de \$35,500.00 a été votée pour la construction, la réparation et l'entretien des ponts et des chaussées qui sont sous le contrôle de ce département, et la balance de \$635.38 restée du crédit de 1883-84 a été reportée. Voici, par provinces, les sommes disponibles et dépensées :

	Disponibles.	Dépenses pendant l'exercice 1884-85.
Québec.....	\$11,817 69	\$13,161 07
Ontario.....	6,817 69	6,982 72
Manitoba.....	10,000 00	
Territoires du Nord-Ouest.....	7,500 00	
	<hr/>	<hr/>
	\$36,135 38	\$20,143 79
	<hr/>	<hr/>

 CHAUSSÉES.

ILE-AUX-NOIX.

La chaussée qui conduit de Saint-Valentin à la rivière Richelieu, en correspondance avec le bateau traversier qui va à l'Île-aux-Noix, sur laquelle le fort Lennox est situé, a été exhaussée, améliorée et clôturée, de sorte que l'on peut maintenant s'en servir à toutes les saisons de l'année.

TÉMISCOUATA.

Dans le cours de l'exercice des séparations ont été faits à la chaussée, aux ponts et aux ponceaux lorsque c'était nécessaire. Dépense, \$1,061.15.

 PONTS.

RIVIÈRE À LA BATAILLE.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée pour la construction d'un pont sur la rivière à la Bataille, à Battleford, T. N. O., mais à la clôture de l'exercice il n'y avait pas eu de dépense.

DES JOACHIMS.

A la session de 1884, il a été voté un crédit de \$13,000.00 pour terminer la construction du pont interprovincial qui relie les provinces d'Ontario et de Québec,

et la balance de \$635.38 a été reportée. Pendant l'exercice le pont a été terminé. Dépense, \$13,894.52.

PORTAGE DU FORT.

A la session de 1884, la somme de \$5,000.00 a été votée pour réparer le fort construit sur l'Outaouais à cet endroit, et pendant l'exercice les travaux ont été poussés avec vigueur. Dépense, \$4,765.24.

RUSSELL.

A la session de 1884, la somme de \$10,000.00 a été votée pour aider la municipalité de Russell, Manitoba, à construire un pont sur l'Assiniboine; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait pas encore eu de dépense de faite.

TÉLÉGRAPHES.

Au cours de la session de 1884, un crédit de \$113,975 fut voté pour la construction, la réparation, l'entretien et les frais d'exploitation des télégraphes de l'Etat placés sous le contrôle de ce ministère.

A la session de 1885, un autre crédit de \$14,000.00 fut voté, et la somme de \$33,508.74 a été reportée de 1883-84, ce qui fait un total de \$161,483.74. De cette somme, \$12,540.78 ont été périmés le 30 septembre 1884, la dépense s'est élevée à \$132,273.10, et la balance était en caisse le 30 juin 1885. Le relevé suivant fait voir le total des sommes disponibles pour chaque session, des sommes périmées et des sommes dépensées :

	Disponible.	Périmé au 30 septemb. 1884.	Dépense pendant l'exer- cice 1884-85.
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes.....	\$26,333 22	\$.....	\$18,729 16
Rive nord du Saint-Laurent.	18,128 66	.....	16,493 44
De Québec à la station de Quarantaine de la Grosse Ile.....	10,500 00	.....	10,129 67
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.....	34,710 74	2,071 60	34,180 27
Colombie-Britannique....	58,842 85	9,853 38	38,382 51
Service général.....	12,968 27	615 80	14,358 05
	<u>\$161,483 74</u>	<u>\$12,540 78</u>	<u>\$132,273 10</u>

 GOLFE SAINT-LAURENT ET LES PROVINCES MARITIMES.

Une nouvelle ligne, longue de 43 milles, a été construite pendant l'automne de 1884, de Chatham à Escuminac, N.B., et on est entré en arrangement avec la compagnie de télégraphe *Great North-Western* pour son entretien. Sur les îles de la Madeleine on a fait des réparations temporaires aux lignes aériennes l'automne dernier, ce qui a servi à tenir le système en bon ordre pendant l'hiver, la substitution de câbles aux lignes aériennes sur les battures, mentionnée dans le rapport de l'an dernier ayant été remise à cette année. Le câble entre le rocher aux Oiseaux et Meat Cove ne s'est pas rompu de l'année. Les lignes sur l'île d'Anticosti, et les lignes aériennes et câbles de la baie de Fundy ont été tenus en bon ordre.

 RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Pendant l'exercice cette ligne a été prolongée de 125 milles et elle atteint maintenant un point au delà de la rivière Moisie, 309 milles à l'est de la Malbaie; les bureaux sont ouverts aux Sept-Iles et à la rivière Moisie. Pendant les gros temps de novembre 1884, une section, 14 milles en étendue, de la ligne aérienne sur la péninsule de Manicouagan, à l'ouest de la Pointe-Paradis, a été entièrement emportée. Comme la saison était trop avancée pour reconstruire cette ligne, un bureau temporaire a été ouvert à la Pointe-aux-Outardes, et l'on a établi un service de courrier entre ce bureau et la Pointe-Paradis, au moyen duquel les communications ont été maintenues pendant l'hiver. A la clôture de l'exercice l'on se préparait à reconstruire cette section, et depuis cette date elle a été terminée. Le 31 mars 1885 le contrat en vertu duquel les lignes de Chicoutimi à la Malbaie, et de la baie Saint-Paul à Bersimis avaient été exploitées par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, a été annulé, et ces lignes ont été exploitées par ce département.

 QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.

L'existence du choléra en Europe pendant l'été de 1884 et la possibilité de son arrivée sur nos côtes a fait que l'on a cru opportun de relier par le télégraphe la Grosse-Ile à la terre ferme. On a conclu des arrangements avec la compagnie de télégraphe *Great North Western*, en vertu desquels on a posé un fil sur ses poteaux de Québec à L'Ange-Gardien, sur la rive nord du Saint-Laurent, sur une distance de 13 milles, et l'on a posé un câble long de $\frac{3}{4}$ de mille de cet endroit à Saint-Pierre, Ile d'Orléans. Des lignes aériennes ont été construites de Saint-Pierre à

Saint-François, 28 milles, et on a relié ce dernier endroit de la Grosse-Île au moyen d'un câble long de $5\frac{1}{2}$ milles. Pendant l'hiver la glace a rompu ce câble, dont environ $1\frac{1}{2}$ mille a été emporté en aval de la rivière. On s'est procuré un câble aussitôt que possible, mais ce n'est que le 5 juillet 1885 que les communications télégraphiques avec la quarantaine ont été parfaitement établies. Cinq bureaux ont été ouverts sur l'île d'Orléans, et le revenu du mois de décembre au mois de juin a été de \$58.96 ; dépense, environ \$100.00.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Dans le cours du mois de mai et juin 1885, deux lignes de premier ordre ont été construites pour fins militaires, avec une rapidité moyenne de 7 milles par jour, et au prix d'environ \$200 par mille. L'une à partir de Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à fort McLeod, passant par les mines de houille de Lethbridge, distance de 136 milles ; et l'autre depuis la Mâchoire-d'Orignal, sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la Montagne-de-Bois, distance de 96 milles. On a aussi construit deux lignes courtes, une d'Edmonton à Saint-Albert, distance de 9 milles, et l'autre de la Traverse-de-Clarke à Saskatoon. Les poteaux pour ces deux lignes ont été fournis par les habitants des régions avantagées. Ces deux lignes courtes sont exploitées au moyen de téléphones, pour éviter les frais d'opérateurs. Depuis la clôture de l'exercice le surintendant de division a fait l'examen de la route entre Battleford et Edmonton dans le but de reconstruire cette partie de la ligne, et l'on trouvera son rapport à l'annexe 29, pages 423-428.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dans le cours d'octobre 1884 on a posé un câble entre Clover-Bay, de Vancouver, et Dungeness, territoire de Washington, où le câble communique avec les fils de la compagnie de télégraphe de Puget-Sound à Seattle, et avec la ligne du gouvernement des Etats-Unis jusqu'à Cape-Flattery. Le câble se détacha de la grève à Dungeness pendant une grosse tempête survenant le 11 décembre, et à la clôture de l'exercice il n'avait pas été réparé, vu que les puissants appareils d'atterrissage commandés en Angleterre n'étaient pas encore arrivés. Depuis lors on a reçu ces appareils et le câble a été réparé. La ligne aérienne entre New-Westminster et Grenville a été entièrement reconstruite le long de la nouvelle route charretière, le vieux chemin ayant été abandonné, et d'autres parties de la ligne ont été efficacement réparées en attendant le transfert des sections de New-Westminster et Ashcroft, et de Cache-Creek à Kamloops, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le revenu a continué d'augmenter et accuse maintenant un surplus sur les dépenses de \$1,299.00. C'est une grande amélioration, déficit pour l'exercice 1878-79 étant de \$34,680.00.

ARBITRAGE ET SENTENCES ARBITRALES.

A la session de 1884 la somme de \$5,000.00 a été votée, comme d'habitude, pour défrayer la moitié des dépenses de la commission des arbitres officiels, l'autre moitié étant payée par le ministère des chemins de fer et canaux. Le rapport du secrétaire de la commission se trouvera à l'annexe n° 27, pages 415-418. Dépense dans le cours de l'exercice, \$3,059.27.

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET LE SAINT-LAURENT.

A l'annexe n° 7, pages 127-190, on trouvera le rapport de M. R. Steckell, I. C. de ce département, sur les travaux faits sous sa surveillance pendant l'automne de 1883 et l'été de 1884, dont un résumé a paru dans le rapport de l'an dernier.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 9, pages 194-198, on trouvera le rapport des commissaires sur les améliorations du port de Québec et le bassin de radoub de Lévis.

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

L'acte 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, donnait l'autorisation d'avancer aux commissaires du port de Montréal une nouvelle somme de \$900,000 pour les mettre en mesure de continuer le creusage du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse. Les opérations de dragage furent commencées le 14 juin 1883, et on en trouvera le résultat à l'annexe n° 10, pages 199-203.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 15, pages 225-228, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.

L'annexe n° 17, pages 237-243, contient une liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec, en indiquant la situation, les dimensions, etc.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 18, pages 245-249, contient des états en forme de tableaux, donnant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis un certain nombre d'années, aux principaux ports du Canada sur les côtes, sur le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, ainsi qu'aux ports qui sont toujours ouverts.

ARRIVAGES DE LA MER, ETC.

On trouvera dans les annexes nos 19, 20 et 21, pages 251-263, des relevés indiquant le nombre de navires arrivés de la mer depuis 1868 jusqu'à 1884, à Halifax, Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Montréal et Victoria; le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers du Canada, de 1868 à 1884; et le nombre des bâtiments naufragés sur la côte ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent, depuis 1868 jusqu'à 1884.

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES.

A l'annexe n° 23, pages 289-296, on trouvera des états indiquant les entreprises adjugées par le département, les propriétés achetées et les propriétés louées par le département pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 24, pages 297-299, contient une liste de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session 1884, et se rapportant au département des Travaux publics ou au travaux dont il a la direction.

TABLES DES DISTANCES.

L'annexe n° 25, pages 301-410, contient un certain nombre de tableaux relatifs à la navigation intérieure du Canada, aux routes de mer pour les pays étrangers, aux routes de terre canadiennes vers la côte, aux chemins de fer et télégraphes de l'Etat, etc., ect. La quatrième partie de cette annexe contient des tableaux, préparés avec soin, indiquant les distances par les chemins de fer canadiens. Il ressort de ces tableaux que la route de chemin de fer la plus longue par le territoire canadien, d'un océan à l'autre, est encore plus courte que la route la plus courte par le territoire américain.

CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DÉPARTEMENT.

L'annexe n° 28, pages 419-421, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires du conseil des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des Travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1885.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 30, pages 429-432, contient un état de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 31 décembre 1885.

JETÉES, ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

L'annexe n° 31, pages 433-436, contient un tableau relatif aux jetées construites par le gouvernement local de l'île du Prince-Édouard et dont a pris charge le gouvernement fédéral comme étant d'un intérêt national.

DÉPENSE POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 32, page 437, contient des relevés sommaires indiquant la dépense pour les travaux publics, par les gouvernements provinciaux, avant la confédération, ainsi que de la part du gouvernement ou venant d'autres sources, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1885; le montant dépensé dans chaque province; la dépense pour les travaux autorisés par des actes spéciaux du parlement, et le coût des édifices du parlement et des départements, Ottawa.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des travaux publics.

Ottawa, 21 décembre 1885.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ETAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

O. DIONNE, comptable.

Rég. N° 62,404.

ANNEXE No I.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.				
EN GÉNÉRAL	12,788 86			12,788 86
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc	12,995 23			12,995 23
Antigonish do	169 43	25 98		195 41
Arichat do	151 82			151 82
Baddeck do	1,133 35			1,133 35
Halifax, édifice fédéral	6,694 82	231 49		6,926 31
Lunenburg, hôpital de la marine.		302 00		302 00
New-Glasgow, bureau de poste, etc.....	13,991 04			13,991 04
Sydney-Nord do	1,908 63			1,908 63
Pictou, douane	10 00	481 25		491 25
do hôpital de la marine	763 38	420 00		1,183 38
Sydney do		302 50		302 50
do station de la quarantaine	473 00			473 00
Truro, douane, bureau de poste, etc	13,752 65			13,752 65
Windsor do do	15,638 91			15,638 91
Yarmouth, douane do	112 49			112 49
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral (Nouvel)	1,426 58			1,426 58
do do (Temporaire)	6,207 14	907 73		7,114 87
Georgetown, salle d'exercice	55 20	25 80		81 00
Montague, bureau de poste, etc	825 50			825 50
Northumberland, détroit de, édifices pour le ser- vice de la malle, (moitié de la dépense)	1,010 51			1,010 51
Summerside, bureau de poste, etc.....	12,752 89			12,752 89
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc.....	1,189 25			1,189 25
Carleton do	2,967 25			2,967 25
Chatham do		21 30		21 30
Dorchester, pénitencier	33,894 69			33,894 69
Frédéricton, casernes	1,954 63			1,954 63
do bureau de poste, etc		122 75		122 75
Moncton do	17,662 92			17,662 92
Newcastle do	11,814 99			11,814 99
Northumberland, détroit de, édifices pour le service de la malle (moitié de la dépense)	1,010 51			1,010 51
Portland, bureau de poste, etc.	228 30			228 30
A reporter	173,583 97	2,840 80		176,424 77

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	173,583 97	2,840 80	.....	176,424 77
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
Saint-Jean, casernes.....	.....	20 00	.....	20 00
do bureau des examinat. du service civil.....	.....	180 00	.....	180 00
do douane.....	20 00	790 18	.....	810 18
do Fort-Dufferin.....	1,650 00	.....	.....	1,650 00
do hôpital de marine.....	13,809 36	.....	.....	13,809 36
do édifices militaires.....	.....	36 60	.....	36 60
do pénitencier.....	.....	7 50	.....	7 50
do bureau de poste.....	280 00	722 89	.....	1,002 89
do édifices publics.....	.....	72 40	.....	72 40
do caisse d'épargne.....	.....	1 55	.....	1 55
St. Stephen, bureau de poste, etc.....	295 48	.....	.....	295 48
Sussex do.....	427 18	11 00	.....	438 18
Woodstock do.....	9,005 63	.....	.....	9,005 63
<i>Québec.</i>				
Chambly, fort.....	1,317 30	.....	.....	1,317 30
Chicoutimi, hôpital de la marine.....	5,756 22	.....	.....	5,756 22
Grosse-Île, station de la quarantaine.....	1,968 55	.....	.....	1,968 55
Hull, bureau de poste, etc.....	150 00	56 50	.....	206 50
Lévis, fortifications.....	40 00	.....	.....	40 00
doabri des immigrants.....	1,784 09	.....	.....	1,784 09
Montréal, arsenal.....	11,510 00	.....	.....	11,510 00
do bureau de l'aide du receveur général.....	2,667 87	.....	.....	2,667 87
do Champ de Mars.....	5,130 21	.....	.....	5,130 21
do bureau des examinateurs du service civil.....	.....	50 00	.....	50 00
do douane.....	2,316 79	321 27	.....	2,638 06
do salle d'exercice.....	40,080 80	.....	.....	40,080 80
do entrepôt de vérification.....	69,686 73	385 85	.....	70,072 58
do bureau du revenu de l'intérieur.....	1,226 38	413 88	.....	1,640 26
do bureau de poste.....	5,409 49	630 05	.....	6,039 54
Québec, citadelle.....	5,044 16	.....	.....	5,044 16
do édifices de la citadelle.....	.....	1,668 61	.....	1,668 61
do bureau des examinateurs du service civil.....	.....	5 00	.....	5 00
do commis des travaux publics.....	.....	22 00	.....	22 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois.....	.....	190 00	.....	190 00
do douane.....	.....	388 60	.....	388 60
do salle d'exercice.....	27,566 75	.....	.....	27,566 75
do entrepôt de vérification.....	27,878 65	.....	.....	27,878 65
do fortifications.....	332 00	.....	.....	332 00
do bureau du revenu de l'intérieur.....	.....	28 00	.....	28 00
do hôpital de la marine.....	900 40	349 00	.....	1,249 40
do bâtiments militaires.....	.....	20 44	.....	20 44
do bureau de poste.....	54 81	127 50	.....	182 31
do bureau de l'insp. du service des signaux.....	.....	469 50	.....	469 50
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....	17,420 79	3 25	.....	17,424 04
Sorel, bureau de poste, etc.....	13,237 64	.....	.....	13,237 64
Saint-Jean, casernes.....	635 53	.....	.....	635 53
do bureau de poste, etc.....	.....	3 65	.....	3 65
Saint-Régis, douane.....	.....	43 85	.....	43 85
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.....	28,037 90	.....	.....	28,037 90
Trois-Rivières, douane.....	500 00	288 38	.....	788 38
do bureau de poste.....	8,208 46	320 09	.....	8,528 55
A reporter.....	477,843 14	10,358 34	.....	488,201 48

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	477,843 14	10,358 34	.....	488,101 48
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.				
Ontario.				
Amherstburg, bureau de poste, etc.....	14,698 75	.....	.....	14,698 75
Barrie do	14,924 01	.....	.....	14,924 01
Belleville do	1,893 93	92 85	.....	1,886 78
Berlin do	16,530 63	.....	.....	16,530 63
Brantford do	262 00	184 95	.....	446 95
Brockville do	17,033 92	40 00	.....	17,073 92
Chatham do	9,510 30	76 86	.....	9,587 16
Clifton do	18,467 24	.....	.....	18,467 24
Cobourg do	5,178 37	64 00	.....	5,242 37
Cornwall do	15,373 68	3 45	.....	15,377 13
Galt do	2,427 10	.....	.....	2,427 10
Gananoque, maison de douane, etc.....	1,701 89	.....	.....	1,701 89
Guelph do	47 95	8 45	.....	56 40
Hamilton, bureau de poste, etc.....	70,093 52	.....	.....	70,093 52
Kingston, bureaux des examinat. du service civil.	.....	12 60	.....	12 60
do maison de douane .....	.....	22 45	.....	22 45
do fortifications	1,624 76	.....	.....	1,624 76
do bâtiment des immigrants.....	.....	639 20	.....	639 20
do bâtiments militaires.....	.....	66 05	.....	66 05
do pénitencier.....	10,305 74	.....	.....	10,305 74
do bureau de poste.....	853 09	134 11	.....	987 20
London, douane.....	823 53	330 60	.....	1,154 13
do bâtiment des immigrants.....	.....	152 00	.....	152 00
do bâtiments militaires .....	.....	905 80	.....	905 80
do bureau de poste.....	691 71	670 77	.....	1,362 48
Orangeville, bureau de poste, etc.....	927 81	.....	.....	927 81
Ottawa, salle d'exercices.....	2,590 60	.....	.....	2,590 50
do entrepôt de vérification.....	.....	450 00	.....	450 00
do magasin militaire.....	1,112 65	.....	.....	1,112 65
do musée géologique.....	2,280 87	234 56	.....	2,515 43
do galerie nationale des arts .....	.....	125 25	646 95	772 20
do pointe Nepean.....	1,200 00	.....	.....	1,200 00
do bureau de poste.....	2,671 82	759 37	.....	3,431 19
do édifices du parlement.....	.....	114,850 65	.....	114,850 65
do do gaz.....	.....	.....	16,077 60	16,077 60
do do terrains.....	.....	.....	10,958 26	10,958 26
do do chauffage.....	.....	.....	50,334 62	50,334 62
do do enlèvement de la neige.....	.....	.....	726 04	726 04
do do service de téléphone.....	409 17	.....	1,432 18	1,841 35
do do eau.....	.....	.....	12,269 13	12,269 13
do do de la rue Wellington.....	40,217 51	.....	.....	40,217 51
do cour suprême.....	.....	216 25	.....	216 25
Owen-Sound, maison de douane.....	.....	285 25	.....	285 25
Port-Arthur, bâtiment des immigrants.....	.....	175 00	.....	175 00
Port-Hope, bureau de poste, etc.....	12,140 67	.....	.....	12,140 67
Rideau Hall .....	.....	31,193 70	.....	31,193 70
do allocation pour combustible et éclair.	.....	.....	8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige.....	.....	.....	521 04	521 04
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.....	1,584 80	.....	.....	1,584 80
Saint-Thomas, salle d'exercice.....	.....	28 00	.....	28 00
do bureau de poste, etc.....	14,454 92	.....	.....	14,454 92
Stratford do	1,810 19	3 08	.....	1,813 27
A reporter.....	761,686 17	162,083 59	100,965 82	1,024,735 58

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....	761,686	17	162,083	59	100,965	82	1,024,735	58
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>								
<i>Ontario—Fin.</i>								
Toronto, bureaux des examinateurs du service civil.....			166	00			166	00
do maison de douane.....		297	48				297	48
do entrepôt de vérification.....	33,912	10	390	07			34,302	17
do fort (nouveau).....		752	99				752	99
do bâtiment des immigrants.....		246	45	152	48		398	93
do bureau de poste.....	5,172	54	438	34			5,610	88
do do (vieux) bureau du sous- receveur général.....		989	00	177	65		1,166	65
do bur. de poste, (vieux) bur. du rev. de l'int.				130	00		130	00
Windsor, bureau de poste, etc.....			126	13			126	13
<i>Manitoba.</i>								
Brandon, bâtiment des immigrants.....	1,013	04					1,013	04
do bureau de poste.....			82	24			82	24
Emerson, station des immigrants.....			261	25			261	25
Montagne-de-Pierre, pénitencier.....	31,077	05					31,077	05
Winnipeg, bureau de l'architecte.....			1,083	48			1,083	48
do maison de douane.....	1,295	73					1,295	73
do bureau des terres fédérales.....			2,049	62			2,049	62
do salle d'exercice.....	12,025	27					12,025	27
do résidence du lieutenant-gouverneur.....	8,571	10					8,571	10
do édifices du parlement.....	19,468	51					19,468	51
do bureau de poste (nouveau).....	64,165,	67					64,165	67
do do (temporaire).....		655	45	7	10		662	55
do poudrière.....	2,820	00					2,820	00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>								
Battleford, école industrielle.....	3,082	00					3,082	00
do édifices publics (bureau du juge Rou- lean).....	2,433	24					2,433	24
Calgary, station des immigrants.....	4,884	55					4,884	55
High River, école industrielle.....	12,990	65					12,990	65
Medicine-Hat, station des immigrants.....	5,749	98					5,749	98
Prince-Albert, palais de justice.....	15	90					15	90
Edifices publics en général.....	3,398	43					3,398	43
Qu'Appelle, baraque des immigrants.....	350	06	506	46			856	52
do école industrielle.....	13,136	40					13,136	40
Régina, chambre du conseil.....	72	00					72	00
do palais de justice.....	443	17	76	00			519	17
do bureaux des sauvages.....	637	10					637	10
do prison et asile des aliénés.....	12,946	86					12,946	86
do résidence du lieutenant-gouverneur.....	1,418	46	300	48			1,718	94
do bureau de poste.....	134	07					134	07
A reporter.....	1,005,841	42	168,030	89	100,965	82	1,274,838	13

ANNEXE N^o 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,005,841 42	168,030 89	100,965 82	1,274,838 13
TRAVAUX PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Albert-Head, station de quarantaine (Vancouver)	8,119 98	.....	.....	8,119 98
Nanaimo, bureau de poste, etc.....	3,510 74	.....	.....	3,510 74
New-Westminster, pénitencier	22,392 48	.....	.....	22,392 48
do bureau de poste.....	268 50	294 25	.....	562 75
Victoria, douane .....	.....	704 27	.....	704 27
do bureau de poste.....	.....	1,408 20	.....	1,408 20
do banque d'épargne .....	.....	25 00	.....	25 00
<i>Angleterre.</i>				
Londres, résidence du haut-commissaire.....	703 17	.....	.....	703 17
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Halifax, édifice fédéral	\$2,037 00	.....	.....	.....
do pénitencier.....	450 00	.....	.....	.....
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral	1,533 16	.....	.....	.....
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Carleton, bureau de poste.	152 50	.....	.....	.....
Dorchester, pénitencier.....	520 04	.....	.....	.....
Frédéricton, bureau de poste, etc.....	399 96	.....	.....	.....
Saint-Jean, douane	1,721 29	.....	.....	.....
do pénitencier	450 00	.....	.....	.....
do bureau de poste.....	1,140 00	.....	.....	.....
Sussex do etc.....	368 14	.....	.....	.....
Woodstock do etc.....	36 00	.....	.....	.....
<i>Québec.</i>				
Montréal, douane.....	975 00	.....	.....	.....
do entrepôt de vérification.....	1,152 50	.....	.....	.....
do bureau du revenu de l'intér.	728 00	.....	.....	.....
do bureau de poste.....	720 00	.....	.....	.....
Sherbrooke do etc.....	219 51	.....	.....	.....
Saint-Jean do	366 58	.....	.....	.....
Trois-Rivières, douane	699 96	.....	.....	.....
do bureau de poste.....	425 76	.....	.....	.....
A reporter.....	\$14,096 40	1,040,836 29	170,462 61	1,312,264 72

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	
Report.....	\$14,096 40	1,040,836 29	170,462 61	100,965 82	1,312,264 72
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>					
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIEENS, ETC.—<i>Fin.</i>					
<i>Ontario.</i>					
Belleville, bureau de poste, etc	600 00				
Brantford do	550 00				
Chatham do	693 30				
Gananoque, douane	31 00				
Guelph do etc.....	307 16				
Kingston, collège militaire.....	1,320 00				
London, douane	766 68				
do bureau de poste.....	540 00				
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.	399 96				
Stratford do	660 00				
Toronto, douane	1,036 50				
do entrepôt de vérification	920 16				
do bureau du revenu de l'intér.	646 00				
do bureau de poste.....	595 00				
Windsor do etc... ..	1,000 08				
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Régina, douane	200 00				
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Nanaimo, bureau de poste, etc.....	410 00				
New-Westminster, bur. de poste, etc.	600 00				
Victoria, bureau de poste.....	50 00				
			25,422 24		25,422 24
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.					
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Antigonish, bureau de poste.	43 10				
Halifax, édifices publics	860 00				
Pictou, douane.....	191 35				
do hôpital de la marine.....	28 00				
Sydney, bureau du revenu de l'intér.	15 00				
<i>Ile du Prince-Edward.</i>					
Charlotteton, édifices fédéraux.	424 41				
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Carleton, bureau de poste.....	98 64				
Chatham, douane.....	46 33				
do bureau de poste.....	65 88				
Frédéricton, do etc.....	258 50				
A reporter.....	\$2,031 21	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Description des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report	\$2,031 21	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,687 96
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>					
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>					
<i>Neuveau-Brunswick—Fin.</i>					
Saint-Jean, douane.....	1,920 11				
do pénitencier.....	56 00				
do bureau de poste.....	554 55				
do banque d'épargne.....	113 01				
Sussex, bureau de poste.....	310 24				
Woodstock do.....	94 50				
<i>Québec.</i>					
Grenville, bureau du canal.....	15 00				
Hull, bureau de poste, etc.....	196 25				
Lachine, bureau du canal.....	49 38				
Montreal, douane.....	1,135 10				
do entrepôt de vérification. . .	2,184 23				
do bur. du revenu de l'intérieur	347 80				
do bureau de poste.....	1,081 28				
Québec, bâtiments de la citadelle....	196 73				
do douane.....	1,156 86				
do hôpital de la marine.....	1,548 50				
do bureau de poste.....	379 10				
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....	297 73				
Saint-Jean do.....	173 45				
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier....	4,109 91				
Trois-Rivières, douanes.....	672 75				
do bureau de poste.....	5 00				
<i>Ontario.</i>					
Belleville, bureau de poste, etc.....	384 00				
Barrie do.....	201 12				
Brantford do.....	403 89				
Brockville do.....	40 00				
Chatham do.....	310 63				
Cobourg do.....	37 00				
Cornwall do.....	139 54				
Dunnville, bureau du canal.....	10 00				
Gananoque, douane.....	116 75				
Guelph do.....	253 71				
Hamilton, douane.....	243 50				
do bureau de poste.....	645 52				
Kingston, douane.....	520 94				
do bureau du canal, Moul. de..	15 00				
do bureau de poste.....	172 60				
London, douanes.....	509 49				
do bureau de poste.....	682 59				
Perth, bureau du revenu de l'intér....	54 97				
Port-Colborne, bureau du canal.....	15 00				
Port-Hope, bureau de poste.....	66 00				
Port-Maitland, bur. du revenu de l'int.	10 00				
A reporter.....	\$23,460 94	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report.....	\$23,460 94	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96
EDIFICES PUBLICS—Fin.					
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS—Fin.					
<i>Ontario—Fin.</i>					
Prescott, douanes	45 00				
Smith's Falls, bureau du canal	12 00				
Fainte-Catherine, bureau de poste.....	259 07				
Stratford do	401 00				
Toronto, douane.....	1,156 57				
do édifice du revenu de l'intér....	418 88				
do bureau de poste.....	888 59				
Windsor, bureau de poste, etc.....	670 00				
<i>Manitoba.</i>					
Winnipeg, bureau de l'architecte.....	94 80				
do douane	711 00				
do bur. du revenu de l'intér....	177 75				
do bureau des terres fédérales.	1,003 00				
do bureau de poste.....	912 45				
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Qu'Appelle, bur. du commis des trav.	105 00				
Régina, palais de justice.....	315 00				
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Nanaimo, bureau de poste, etc.....	100 00				
New-Westminster, bur. de poste, etc...	155 99				
Victoria, douane, etc.....	56 50				
do bureau de poste.....	218 25				
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL	611 97				
			31,773 76		31,773 76
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.					
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>					
Bénacadie, Étang de (dragage du chenal).....	1,500 00				1,500 00
Boularderie, quai de.....	2,000 00				2,000 00
Brooklyn, brise-lames de		600 00			600 00
Creek du Canada, brise-lames du		747 08			747 08
Cheverie do	8,304 43				8,304 43
Chipman, Ruisseau do	949 78				949 78
Coffin, Ile do	994 70				994 70
Cow-Bay (<i>Baie des Vaches</i>) brise-lames de la.....	7,107 54				7,107 54
Digby, jetée		1,752 21			1,752 21
Five-Islands (<i>Cinq-Iles</i>), brise-lames des.....	2,499 94				2,499 94
Grand-Village, rivière du, Londonderry, (redresse- ment de la rivière)	850 00				850 00
A reporter.....	1,065,012 68	173,561 90	158,161 82		1,396,766 40

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,065,042 68	173,561 90	158,161 82	1,396,766 40
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.—<i>Suite.</i>				
<i>Nouvelle-Ecosse—Fin.</i>				
Halifax, bassin de radoub	29 40	.....	.....	29 40
Havre de Hall.....	750 00	.....	.....	750 00
Havres en général.....	1,404 61	.....	.....	1,404 61
Harbourville, brise-lames.....	1,000 00	.....	.....	1,000 00
Anse au Foin do .....	.....	250 00	.....	250 00
Kingsport, jetée, (ci-devant Pointe-du-Chêne).....	.....	9 22	.....	9 22
Mabou, havre de.....	1,500 00	.....	.....	1,500 00
Météghan, anse de.....	.....	96 64	.....	96 64
Ogilvie, quai	2,982 01	.....	.....	2,982 01
Oyster Pond.....	527 49	.....	.....	527 49
Perdrix, rivière de l'île aux.....	800 00	.....	.....	800 00
Petit de Grat Inlet (dragage du chenal).....	250 00	.....	.....	250 00
Port-Hood, jetée.....	5,116 80	.....	.....	5,116 80
Porter, lac.....	200 00	.....	.....	200 00
Trois-Brasses, havre des.....	597 22	.....	.....	597 22
Tracadie (Grande).....	2,748 68	.....	.....	2,748 68
Tusket Wedge	849 98	.....	.....	849 98
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Annandale, quai.....	2,474 25	519 97	.....	2,994 22
Belfast do	4,355 04	400 45	.....	4,755 49
Campbell, anse de, quai.....	100 00	.....	.....	100 00
China Point do	3,436 47	213 38	.....	3,649 85
Crapaud do (havre de Victoria).....	4,267 72	953 52	.....	5,221 24
Georgetown do	2,254 24	1,000 00	.....	3,254 24
Havres en général	1,404 60	.....	.....	1,404 60
Hickey quai	1,255 27	496 25	.....	1,751 52
Higgin's Shore do	2,543 05	180 20	.....	2,723 25
Hurd's Point do	2,000 62	469 41	.....	2,470 03
Kier's Shore do	5,091 50	.....	.....	5,091 50
Lambert's do	486 95	1,303 51	.....	1,790 46
Lewis, pointe do	2,250 00	164 43	.....	2,414 43
Malpèque, brise-lames.....	.....	82 50	.....	82 50
Rivière du Vison, quai.....	293 25	405 65	.....	698 90
Murray, havre de do .....	.....	49 59	.....	49 59
McGee do	2,721 25	100 00	.....	2,821 25
Neuf Milles, creek do	482 00	.....	.....	482 00
Cardigan-Nord do	2,732 70	360 83	.....	3,093 53
Pinette do	1,814 00	35 20	.....	1,849 20
Port-Selkirk do	2,947 75	607 63	.....	3 555 38
Pownal do	3,429 92	468 89	.....	3,898 81
Pointe Rouge do	600 00	.....	.....	600 00
Rustico do	657 80	209 85	.....	867 65
Sud, rivière du do	1,021 50	.....	.....	1,021 50
Sainte-Marie, baie do	1,336 59	341 25	.....	1,677 84
Tignish do	135 26	102 70	.....	237 96
Vernon, rivière do	908 66	249 90	.....	1,158 56
Victoria, havre de do (ci-devant îles Wood).....	867 90	40 00	.....	907 90
Pointe de l'Ouest, brise-lames.....	4,226 40	.....	.....	4,226 40
A reporter.....	1,139,893 56	182,672 87	158,161 82	1,480,728 25

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.		Réparations.		Personnel et entretien.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Report.....	1,139,893	56	182,672	87	158,161	82	1,480,728	25
HAVRES, BRISE-LAMES, Etc.—<i>Suite.</i>								
<i>Nouveau-Brunswick.</i>								
Anderson's Hollow (baie du Rocher), brise-lames.....	921	49					921	49
Boutouche, brise-lames.....	1,655	00					1,655	00
Cap Tormentine, havre de.....	4,419	63					4,419	63
Caraquette, brise-lames.....	211	50					211	50
Havres, etc., en général.....	1,404	61					1,404	61
Hillsboro, brise-lames.....			749	06			749	06
Hopewell, cap, quai de délestage.....	311	41					311	41
Madawaska, rivière.....	600	00					600	00
Mispec, brise-lames.....	6,742	50					6,742	50
Richibouctou, havre.....	3,300	00					3,300	00
Saint-Jean, havre de.....	19,775	42					19,775	42
do rivière.....	5,312	46					5,312	46
Sainte-Marie, jetée.....	214	22					214	22
Tobique, rivière.....	1,025	04					1,025	04
Ouest, îles, (améliorations du chenal).....	600	00					600	00
<i>Québec.</i>								
Anse à l'Eau, jetée.....			271	26			271	26
Anse Saint-Jean, jetée.....			94	45			94	45
Bagotville, jetée, (Saint-Alphonse).....	4,680	55					4,680	55
Baie Saint-Paul, jetée.....	4,958	78					4,958	78
Belœil, jetées.....			69	80	117	00	186	80
Berthier (<i>en bas</i>), jetée.....	10,492	90					10,492	90
Bic, jetée.....	9,888	67					9,888	67
Château Richer, jetée.....	2,952	37					2,952	37
Chenal du Moine, jetée.....	7	20					7	20
Chicoutimi, jetée.....	2,042	11					2,042	11
Etang du Nord, brise-lames, (îles de la Madeleine).....	6,000	00					6,000	00
Flints, quai, lac Mégantic.....	1,712	41					1,712	41
Havres, etc., en général.....			4,554	34			4,554	34
Île aux Grues—havre de la Pointe aux Pins.....	8,702	54					8,702	54
Lanoraie, jetée.....	4,823	86					4,823	86
Les Eboulements, jetée.....	2,198	56					2,198	56
Malbaie jetée.....			157	57			157	57
Matane do (est).....	540	97					540	97
New-Carlisle, jetée.....	8,393	33					8,393	33
Newport, rivière, (murs à l'embouchure).....	609	31					609	31
Jetées, en aval de Québec.....			7,663	44			7,663	44
Québec, havre de.....			433	80			433	80
do quais de l'hôpital de la marine.....	1,650	14					1,650	14
do quai de la Reine.....	13,073	12					13,073	12
Rivière Blanche, jetée.....			221	00			221	00
do Bras Saint-Nicholas.....	1,220	66					1,220	66
do du Lièvre.....	2,291	55					2,291	55
do du Loup (<i>en bas</i>), jetée.....	14,060	76					14,060	76
do Nicolet, havre de refuge.....	17,116	28					17,116	28
do Noire.....	999	93					999	93
do des Outaouais (entre Bristol et Clarendon).....	2,707	73					2,707	73
do Ouelle, jetée.....			1,699	25			1,699	25
do Pabos.....	1,070	79					1,070	79
do Saguenay, chenal en aval de Chicoutimi.....	4,494	61					4,494	61
A reporter.....	1,313,080	97	198,586	84	158,278	82	1,669,946	63

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Cons- truction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,313,080 97	198,586 84	158,278 82	1,669,946 63
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.—Fin.				
<i>Québec—Fin.</i>				
Rivière Saguenay, La Grande Décharge.....	364 32			364 32
do do Petite Décharge.....	89 00			89 00
do Sainte-Anne de Beaupré.....	1,726 99			1,726 99
do Saint-Laurent.....	324 40			324 40
do do enlèvem. de chaînes et ancr.	7,051 45			7,051 45
do Saint-Louis.....	4,853 30			4,853 30
do Yamachiche.....	999 92			999 92
do Yamaska.....	34,230 27			34 230 27
Sault-aux-Cochons, jetée.....	4,029 61			4,029 61
Sainte-Agnès, jetée, Lac Mégantic.....		103 50		103 50
Sainte-Anne de Bellevue, quai.....	298 90			298 90
do de la Pocatière, jetée.....	3,399 97			3,399 97
do de Sorel, brise-glace.....	1,176 53			1,176 53
Saint-François, Ile d'Orléans, jetée.....	4,148 80			4,148 80
Saint-Jean do.....	8,183 46			8,183 46
Saint-Thomas (Montmagny), jetée.....	862 76			862 76
Saint-Zotique, jetée.....	1,290 31			1,290 31
Trois-Pistoles, jetée.....	1,741 19			1,741 19
<i>Ontario.</i>				
Payfield, port de.....	4,007 00			4,007 00
Belle Rivière do.....	1,170 00			1,170 00
Belleville do.....	3,154 50			3,154 50
Cobourg do.....	22,825 98			22,825 98
Collingwood do.....	26,931 10			26 931 10
Goderich do.....	1,035 99			1,035 99
Havres et rivières en général.....	3,872 46			3,872 46
Kaministiquia, rivière.....	28,973 32			28,973 32
Kincardine, port de.....	3,069 38			3,069 38
Kingston do.....	7,694 96			7,694 96
Kingsville do.....	20,348 03			20,348 03
Lion's Head, brise-lames.....	1,775 35			1,775 35
Little Bear Creek (<i>Creek du Petit-Ours</i>).....	2,494 00			2,494 00
Little Current (<i>Petit-Courant</i>).....	10,042 14			10,042 14
L'Orignal, quai.....	909 69			909 69
Meaford port de.....	2,025 50			2,025 50
Morpeth do.....	13,866 03			13,866 03
Newcastle do.....	3,511 07			3,511 07
Owen-Sound do.....	9,596 50			9,596 50
Port-Albert do.....	1,064 30			1,064 30
do Arthur do.....	63,133 65			63,133 65
do Elgin do.....	7,308 49			7,308 49
do Hope do.....	5,089 57			5,089 57
do Stanley do.....	1,000 00			1,000 00
Ottawa, rivière, détroit en haut de Pembroke.....	2,386 56			2,386 56
do exploration entre Mattawan et le lac Temiscamingue.....	6,825 16			6,825 16
Sydenham, rivière.....	2,499 90			2,499 90
Rondeau, port de.....	2,359 18			2,359 18
Sault-Sainte-Marie, rivière Sainte-Marie.....	4,444 50			4,444 50
A reporter.....	1,651,266 46	198,690 34	158,278 82	2,008,235 62

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	1,651,266 46	198,690 34	158,278 72	2,008,235 62
HAVRES, BRISE-LAMES, Etc.—<i>Suite.</i>				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Southampton, port de, Lac Huron	10,132 98	.....	.....	10,132 98
Thornbury do do	1,034 94	.....	.....	1,034 94
Toronto do do	114,439 45	.....	.....	114,439 45
Wilson, canal (enlèvement de rocher)	4,642 48	.....	.....	4,642 48
<i>Manitoba.</i>				
Assiniboine, rivière.....	15 00	.....	.....	15 00
Havres et rivières en général.....	988 60	.....	.....	988 60
Poule d'Eau, rivière.....	9,816 68	.....	.....	9,816 68
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Saskatchewan, rivière.....	6,567 00	.....	.....	6,567 00
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Cowichan, rivière.....	708 04	.....	.....	708 04
Esquimalt, bassin de radoub.....	45,582 18	.....	.....	45,582 18
Fraser, rivière.....	4,802 74	.....	.....	4,802 74
Nimkish, rivière.....	999 63	.....	.....	999 63
Serpentine do	45 50	.....	.....	45 50
Victoria, port de.....	8 25	.....	.....	8 25
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.....	.....	.....	5,607 18	5,607 18
Dragueurs	21,424 70	26,939 59	.....	48,364 29
DRAGAGE.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Campbell's Pond.....\$	602 30	.....	.....	.....
Christmas Island.....	2,322 00	.....	.....	.....
Descousse	2,634 31	.....	.....	.....
Hawkesbury, cale, etc.....	39 01	.....	.....	.....
Lunenburg	2,048 91	.....	.....	.....
Mabou Harbour.....	2,330 91	.....	.....	.....
Port-Hastings	146 35	.....	.....	.....
Port-Mulgrave	743 95	.....	.....	.....
Rivière John	2,190 38	.....	.....	.....
Whycocomagh	2,409 18	.....	.....	.....
	\$15,467 30	.....	.....	.....
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Hurd's Point	5,126 82	.....	.....	.....
Summerside	2,072 56	.....	.....	.....
	7,199 38	.....	.....	.....
A reporter.....	\$22,666 68	1,872,474 63	225,629 93	163,886 06
				2,261,990 56

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report.....	\$22,666 68	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56
DRAGAGE—<i>Suite.</i>					
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Miramichi, rivière—Grande					
Dune	7,917 01				
Miramichi, rivière—B. extér.	1,331 67				
Rivière Saint-Jean—Gibson.	501 60				
do Jemseg (à l'emb.)	1,501 93				
do Batt. d'Oromocto	3,580 15				
do Pas. d'eau Ste-Marie	458 72				
St-Jean, port de—Quai d'Indiantown	155 64				
do Long Quai	1,488 01				
do M. Murray	300 77				
do I. de la M.	2,697 82				
	<u>19,333 32</u>				
Total, provinces maritimes	42,000 00				
<i>Québec.</i>					
Laprairie, port de.....	2,303 03				
Rimouski do	3,997 59				
Rivière à la Graisse (Rigaud)	1,594 56				
Rivière Batiscan	998 20				
do Richelieu	2,315 95				
do Saint-François.....	4,440 96				
do Saint-Laurent.....	1,208 45				
do Saint-Louis.	40 75				
do Saint-Maurice	1,049 55				
Sainte-Anne de Bellevue.....	480 16				
En général	410 57				
	<u>18,839 77</u>				
<i>Ontario.</i>					
Goderich, port de.....	504 21				
L'Orignal do	338 59				
Meaford do	318 25				
Napanee, rivière.....	6,745 17				
Ottawa, rivière (à Ottawa)..	1,007 25				
Shannonville, port de.....	3,499 12				
Toronto do	2,639 32				
Walkerville do	853 72				
En général	3,989 75				
	<u>19,895 38</u>				
<i>Manitoba.</i>					
Rivière Rouge.....	9,965 89				
A reporter.....	\$90,701 04	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56

ANNEXE N° 1—Fin.

Designation des travaux.	Con- struction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report.....	\$90,701 04	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56
DRAGAGE—Fin.					
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Fraser, rivière	5,750 26				
Victoria, port de.....	11,974 51				
	17,724 77				
SERVICE GÉNÉRAL.....	4,913 34				
	113,339 15				113,339 15
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
Saguenay, travaux du district du.....	7,684 02	805 90	943 28		9,433 20
Saint-Maurice do	896 47	6,103 62	17,092 03		24,092 12
do do estac. d. G.-Piles.....	10,646 48				10,646 48
Ottawa do			22,109 75		22,109 75
Ottawa, glissoires de la rivière.....	9,532 24	1,080 73			1,080 73
Gatineau do	653 31	155 00			155 00
Madawaska do	4,424 79	6,470 75			6,470 75
Noire do	140 97				
Coulouge do	1,321 22	8,947 69			8,947 69
Pétéwawa do	1,269 86	1,650 70			1,650 70
		17,342 39			17,342 39
Rivière Morasse, glissoires de la.....	994 15				994 15
Newcastle, travaux du district de.....		4,468 68	2,244 08		6,712 76
PONTS ET CHEMINS.					
Ile-aux-Noix, Chemin de fer de l'.....		337 37			337 37
L'Assomption, pont de		40 05			40 05
Saint-David de Lévis, pont de		10 00			10 00
Portage-du-Fort, pont du.....	4,765 24				4,765 24
Témiscouata, chemin de.....		1,061 15			1,061 15
Des Joachims, pont.....	13,894 52				13,894 52
Dundas et Waterloo, chemin de.....			35 46		35 46
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.					
<i>Nouveau-Brunswick.</i>					
Chatham à Escuminac	4,152 62				4,152 62
<i>Québec.</i>					
Côte nord, St-Laurent—Pentecôte à Mingan.....	16,493 44				16,493 44
do do Québec à la Grosse-Ile....	10,129 67				10,129 67
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>					
Battleford à Edmonton (ligne principale).....	10,275 20				10,275 20
Edmonton à Saskatchewan.....	753 97				753 97
Edmonton à Saint-Albert.....	1,313 86				1,313 86
Lignes télégraphiques en général			21,837 24		21,837 24
<i>Colombie-Britannique</i>					
Ile Vancouver et Territoire de Washington.....	4,027 19				4,027 19
Lignes télégraphiques en général.....			34,355 32		34,355 32
A reporter.....	2,090,145 48	255,799 09	262,503 16		2,608,447 73

ANNEXE N° 1.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Con- struction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
Report	\$ cts. 2,090,145 48	\$ cts. 255,799 09	\$ cts. 262,503 16	\$ cts. 2,608,447 73
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—<i>Fin.</i>				
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, bas du fleuve Saint-Laurent et provinces maritimes.....			14,576 54	14,576 54
Service télégraphique en général.....	2,852 47	11,505 58		14,358 05
DIVERS.				
Explorations.....			31,203 26	31,203 26
Sentences arbitrales.....			3,059 27	3,059 27
Monument à sir Geo. Et. Cartier, baronnet.....	8,294 19			8,294 19
Agent et dépenses contingentes, Col.-Britannique.....			2,685 31	2,685 31
Totaux.....	2,101,292 14	267,304 67	314,027 54	2,682,624 35
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉ- CIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal.....	300,000 00			300,000 00
Amélioration du port de Québec.....	282,931 00			282,931 00
Lévis, bassin de radoub.....	110,000 00			110,000 00
Totaux.....	692,931 00			692,931 00
Grands totaux.....	2,794,223 14	267,304 67	314,027 54	3,375,555 35

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 13 octobre 1885.

ANNEXE No 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

N° de renv. 62,424.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 16 octobre 1885.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter un rapport général sur les constructions et réparations exécutées pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885, et se rattachant aux différents édifices publics placés sous le contrôle de ce ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,

Architecte en chef.

M. A. GOBEIL, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis ont été terminés et approuvés, et le 17 septembre 1884 contrat fut passé pour la construction de cet édifice sur une partie de la propriété connue sous le nom de Lot du Palais de Justice,—emplacement donné par la municipalité.

Le corps principal de l'édifice a 61 pieds de front sur 40 de profondeur. Le sous-sol contiendra les fournaises, la chambre du combustible et le magasin; le rez-de-chaussée, le bureau de la poste et des bureaux pour l'avocat du chemin de fer Intercolonial; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargne; la mansarde, le logis du gardien, etc. En arrière, deux rallonges d'un étage, l'une pour l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures et les cabinets d'aisance, et l'autre pour les commis de la poste.

Les murs extérieurs seront en grès rouge, à assises irrégulières, avec parements dressés en grès rouge; les toitures, planchers et cloisons seront en bois; les toitures seront couvertes en ardoise et en tôle galvanisée.

Le principal caractère, dans le centre de la façade, sera une grande lucarne en pierre surmontée d'une tour en bois pour une horloge à quatre cadrans.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Thompson.

Entrepreneurs, MM. Rhodes et Currie.

BADDECK.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés et approuvés, et le 20 juin 1885 contrat a été passé pour sa construction. L'édifice en cours de construction est situé à l'encoignure des rues Main et Campbell; il comprendra deux étages et sous-sol, et le corps principal mesurera 52 pieds 6 pouces sur 24 pieds 6 pouces. Les murs seront en maçonnerie de grès brut, avec parements dressés; les cloisons, planchers et la toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise, excepté celle de la tourelle, qui sera couverte en tôle galvanisée.

Le sous-sol est destiné au bureau de vérification et à l'entrepôt, le rez-de-chaussée à la poste et à la douane, le premier étage au revenu de l'intérieur, et trois chambres au gardien.

Plans et devis préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Neil W. Mackenzie.

Entrepreneur, M. R. H. Hill.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice, dont la construction avance et sera probablement terminée avant la fin du prochain exercice.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Donald Grant.

Entrepreneur, M. James Strachan.

SYDNEY-NORD.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Un emplacement, situé sur le côté nord de la rue Main et touchant à la propriété de la compagnie de télégraphe Western Union, (il a 75 pieds de front sur la rue Main et 100 pieds de profondeur) a été acheté de M. Robert Musgrove le 22 août 1884, et le département est à préparer des plans pour y construire un édifice dans lequel seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

TRURO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est décrit dans mon rapport de 1883-84.

Les travaux ont été poussés activement. On croit que l'édifice sera terminé et occupé cet automne.

Un appareil de chauffage à eau chaude est en cours d'installation.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. S. S. Crowe.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Townsend et McKay.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

WINDSOR.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice, dont la construction a été poussée activement, et qui sera probablement terminé et occupé cet automne.

Un appareil de chauffage à eau chaude est en cours d'installation.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Robert Sutherland.

Entrepreneur de l'édifice, M. J. McIntosh.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis ont été préparés et approuvés, et le 21 mai 1885 contrat était passé pour la construction de cet édifice, à l'encoignure des rues John et Main. Le corps principal a 42 pieds 6 pouces de front et 36 pieds de profondeur. Le sous-sol contiendra des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien. Une aile d'un étage est destinée au bureau des poids et mesures et aux cabinets d'aisance.

Les murs extérieurs seront en brique, avec parements en pierre de taille; les cloisons, planchers et toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Plans, etc., préparés par le département.
Commis des travaux, M. J. B. Kenney.
Entrepreneurs, MM. A. E. Milliken et Cie.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a terminé et approuvé les plans et devis de cet édifice, qui doit remplacer, au même endroit, celui que l'incendie a détruit dans la nuit du 20 février 1884. Le corps principal aura 92 x 60 pieds, avec une annexe de 56 x 25 pieds. Il sera en brique avec parements en pierre et comble à la Mansard; les planchers et la toiture seront en bois, cette dernière couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Le dessin général est large, simple et de bon effet. La toiture sera brisée, sur la façade de l'est et de chaque côté, par un pignon central, avec lucarnes sur chaque côté.

Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage, au combustible et au magasin; le rez-de-chaussée, aux bureaux de la poste, de la caisse d'épargnes et des poids et mesures; le premier étage, à ceux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la marine; la mansarde, au gardien, aux préposés du débarquement et des arrivages, etc.

Des voûtes en brique destinées aux divers départemens—celles de la caisse d'épargnes doublées en acier,—seront pratiquées sur les deux premiers étages.

Plans, etc., préparés par le département.
Architectes dirigeants, MM. Sterling et Harris.
Commis des travaux, M. Chas. Dalziel.
Entrepreneur, M. T. C. Connor.

MONTAGUE.

BUREAU DE LA POSTE.

Un emplacement mesurant 76 pieds 6 pouces sur 103 pieds et faisant partie du lot de grève 28, I. P. E., à l'Anse du Cap-Traverse, fut acheté de M. Montague Muttart, le 25 mai 1885.

On est à préparer les dessins et devis d'un édifice qui doit être construit sur cet emplacement.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, décrit en détail dans mon rapport de 1883-84, est en cours de construction et sera probablement terminé et occupé au mois de novembre ou de décembre prochain.

On a préparé les devis, etc., et passé contrat, le 26 mars, pour un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. D. Stirling.

Commis des travaux, M. Richard M. Hunt.

Entrepreneur de l'édifice, M. Pierce Doyle.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, MM. McKinnon et McLean.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les plans et devis ont été terminés et approuvés.

Le 20 novembre 1884, contrat fut passé pour la construction de cet édifice, à l'encoignure des rues Water et Douglas. Il a 47 pieds de long sur 37 de profondeur. Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage et à l'emmagasinage; le rez-de-chaussée, au bureau de la poste; le premier étage à la douane, au revenu de l'intérieur, à la caisse d'épargne et aux commissaires des pilotes; la mansarde, au logis du gardien. Une annexe d'un étage, 16 sur 60 pieds, sera affectée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures.

Les murs extérieurs du corps principal seront revêtus en grès pris dans le voisinage, avec parements en pierre de taille; l'annexe sera revêtue en brique rouge.

Les planchers, cloisons et toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Le dessin est large, mais les détails en sont des plus simples. Les linteaux des portes et fenêtres seront semi-circulaires. Une grande lucarne en pierre ajoutera à l'effet de la façade principale, et une tour basse, sur le côté est, dans laquelle il y aura une horloge à quatre cadrans, rendra le contour agréable.

Le département a préparé les plans et devis et surveillé les travaux.

Commis des travaux, M. Henry White.

Entrepreneur, M. John Black.

CARLETON (SAINT-JEAN).

BUREAU DE LA POSTE.

Mon rapport de 1882-83 contient une description de cet édifice qui est terminé et meublé.

Plans, etc., préparés par le département.

Les travaux ont été commencés sous la direction de M. D. E. Dunham, architecte, et à la mort de ce dernier, ils ont été placés sous celle de M. H. H. Mott, architecte.

Commis des travaux, M. C. F. Tilley.

Entrepreneurs, MM. Causey, Bond et Milden.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL DES PROVINCES MARITIMES.

Durant l'été de 1884, les murs de l'aile ont été portés jusqu'au troisième étage des cellules, et recouvertes. Au printemps de 1885, les travaux furent repris et poussés avec une activité qui fait espérer, que l'édifice pourra recevoir sa toiture cet automne.

Au cours de l'exercice 1884-85, les travaux suivants ont été exécutés :

La machinerie de l'ancien pénitencier de Saint-Jean, N.-B., a été installée dans le bâtiment des ateliers, qui est maintenant en excellent ordre.

Une forge de 40 x 25 pieds ayant deux chaufferies et un atelier de machines ont été construits; ces deux bâtiments sont en bois, avec cheminées de brique. Le dernier contient une machine portative, deux grands tours, un rabot en fer, une machine à découper les boulons, une grue locomobile, etc., etc.

Deux séchoirs ont été construits pour la manufacture.

Un moulin à bardeaux, bâtiment en bois de deux étages annexé à la manufacture, a été construit et monté.

Un bâtiment en bois de 36 x 25 pieds, devant servir d'atelier pour les travaux publics, a été construit en dehors de la porte-cochère.

Des cabanes à boyaux, munies de dévidoirs, crochets, seaux, etc., ont été construites, une dans le préau, et une autre aux cottages des gardes. Une partie de la résidence du préfet a été convertie et montée en cabane à boyaux, et l'édifice de la prison a été munie de boyaux, seaux, etc.

A chacun des cottages des gardes, on a établi des porches en avant et en arrière, ainsi que des ponts au-dessus du fossé.

La plomberie de la prison a été complètement changée et améliorée.

Des réparations considérables ont été faites au boisage, au plâtrage et au peinturage de l'édifice de l'administration, spécialement les divisions du sous-préfet et de la matrone, qui ont été tapissées en papier et peinturées.

Des réparations ont été faites à la toiture de la prison, à la menuiserie, au peinturage, à la plomberie, etc., de l'hôpital, de la buanderie, de la manufacture et des corps-de-garde; ainsi qu'à la machinerie, aux serrures des cellules, au mur d'enceinte, aux réservoirs, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. E. Fairweather.

Commis des travaux, M. J. E. Turnbull.

Contrôleur de la maçonnerie, M. H. J. McGrath.

Entrepreneur de l'aile aux cellules et de la maison des chaudières, M. D. A. Duffy.

MONCTON.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, décrit en détail dans mon rapport de l'année dernière, est bien avancé, et on espère qu'il sera terminé et occupé cet automne.

On a préparé les plans et devis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, et le 11 avril 1885, contrat a été passé pour son installation, etc.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. E. Fairweather.

Commis des travaux, M. E. Milliken.

Entrepreneur de l'édifice, M. G. J. O'Doherty.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice, qui a façade sur les rues Water, Henry et King, ont été terminés et approuvés, et contrat pour sa construction a été passé le 6 août 1884.

L'édifice est en grès à assises irrégulières, avec écoinçons, plinthes, cordons en saillie, parements de fenêtres et de lucarnes en pierre de taille provenant, ainsi que le grès, de la même carrière qui se trouve à Newcastle.

Le corps principal a 51 pieds de front sur la rue Water et 47 pieds de front sur la rue Henry. Le sous-sol est destiné à la fournaise, au combustible et au réservoir; le rez-de-chaussée aux bureaux de la poste; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde au gardien. Une rallonge d'un étage, allant de la rue Henry à la rue King, et mesurant 44 pieds de longueur sur

une largeur moyenne de 26, est destinée à l'entrepôt de vérification, au bureau des poids et mesures et aux cabinets d'aisance.

Les dessins et devis ont été préparés et les travaux sont surveillés par le département.

SAINT-JEAN.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Les travaux dont j'ai parlé dans mes rapports précédents ont été exécutés, et l'édifice est maintenant prêt à être occupé.

Les plans ont été préparés par M. D. E. Dunham, architecte, qui a surveillé les travaux jusqu'à sa mort, alors que M. H. H. Mott, architecte, lui a été donné comme successeur.

Commis des travaux, M. C. F. Tilley.

Entrepreneurs de l'édifice : D'abord, M. Wm Lawler. Ensuite, MM. Bond et Milden.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Campbell et Ellis.

SAINT-STEPHENS.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés et approuvés. L'emplacement sur lequel il doit s'élever se trouve sur la rue Water, où il a 90 pieds de front et s'étend en arrière jusqu'à la ligne de basse mer de la rivière Sainte Croix.

Contrat pour sa construction a été passé le 1er juin 1885.

L'édifice aura 61 pieds de front sur 32 de profondeur. Le corps principal aura : un sous-sol destiné à la fournaise, au combustible, à l'entrepôt et aux cabinets d'aisance ; un rez-de-chaussée pour le bureau de la poste ; un premier étage pour les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et des mansardes pour le logis du gardien. L'annexe aura un étage et sous-sol ; le bureau de la vérification se trouvera dans le premier, et l'entrepôt dans le second.

L'édifice sera en brique, avec plinthes, cordons en saillie et parements en pierre de taille ; la toiture et les planchers seront en bois ; la première sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Les plans et devis ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. F. Maxwell.

Entrepreneur, M. John Macpherson.

WOODSTOCK.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'édifice est virtuellement terminé, et on procède en ce moment aux travaux d'ameublement, de chauffage et d'installation.

Depuis mon dernier rapport, il a été décidé d'ajouter une tour pour une horloge, et elle a été placée au sommet du toit principal.

Les dessins et devis ont été préparés par le département.

Les travaux ont été commencés sous le contrôle de M. D. E. Dunham, à la mort duquel M. H. N. Black fut nommé architecte dirigeant.

Commis des travaux, M. J. F. Fletcher.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. J. Limerick.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish.

PROVINCE DE QUÉBEC.

MONTREAL.

SALLE D'EXERCICES.

Décrite dans mon dernier rapport, et presque terminée au mois de décembre dernier.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte surveillant, M. A. Raza.

Commis des travaux, M. A. Lapierre.

Entrepreneurs de la maçonnerie, MM. J. B. Saint-Louis et Frère.

Entrepreneur de la toiture en fer, M. W. Hendrie.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les travaux mentionnés dans mon dernier rapport sont terminés.

Architecte dirigeant, M. James Nelson.

Commis des travaux, M. C. Dandelin.

Entrepreneurs des planchers, MM. Cousineau et Valiquette.

Entrepreneur de l'allonge, M. John Black.

QUÉBEC.

SALLE D'EXERCICES.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice.

Les travaux en voie d'exécution ont fait des progrès considérables.

Les plans ont été préparés et les travaux conduits par M. E. E. Taché, architecte.

Commis des travaux, M. W. J. Peters.

Entrepreneurs, MM. Costolow et Lortie.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Contrat a été passé le 12 mai 1885 pour la construction d'une machine, d'une chaudière et d'un élévateur qui seront terminés dans le cours de cet automne.

Les plans d'un appareil de chauffage se raccordant à la chaudière plus haut mentionnée sont en cours de préparation, et des soumissions seront demandées prochainement.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.

Commis des travaux, M. Paul Gauthier.

Entrepreneur de l'édifice, M. Denis O'Brien.

Entrepreneurs de l'élévateur, MM. Carrier, Laine et Cie.

SHERBROOKE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est maintenant terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé.

Des soumissions vont être bientôt demandées pour nivellement, murs de soutènement et marches en pierre.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.

Commis des travaux de maçonnerie, M. R. Richards; de la menuiserie, etc., M. J. Low.

Premiers entrepreneurs de l'édifice, MM. Robillard et Murphy.

Second entrepreneur de l'édifice, M. G. G. Bryant.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

SAINT-VINCENT DE PAUL.
PÉNITENCIER.

Le principal égoût et le réfectoire, dont il était question dans mes rapports précédents, ont été terminés.

La salle des gardiens, 60 x 60 pieds, a été commencée et portée jusqu'à une hauteur de 20 pieds.

Trois hangars en bois, 30 x 20 pieds, ont été construits dans la cour de la prison.

Une table et un lave-main ont été installés dans chacune des 264 cellules.

Des gouttières ont été posées au corps principal de la prison; le plancher de la maison de la machine a été carrelé; la pompe à vapeur et la machine ont été réparées; les galeries du sous-préfet et son hangar à bois ont été recouvertes en bardeaux, et une clôture neuve a été mise autour de son jardin; dans la briqueterie les échoirs, etc., ont été réparés.

Plans, etc., préparés et travaux surveillés par M. John Bowes, architecte.

SOREL.**ÉDIFICE FÉDÉRAL.**

Les plans et devis ont été terminés et approuvés, et le 26 juillet 1884 contrat a été passé pour la construction de cet édifice à l'encoignure des rues Prince et George. Depuis lors, les travaux n'ont pas subi d'interruption, et il y a tout lieu de croire que l'édifice recevra sa toiture cet automne.

Il a 72 pieds de front sur les rues Prince et George; le corps principal a 36 pieds de profondeur. Le sous-sol contient des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage; le rez-de-chaussée est destiné au bureau de la poste, à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; la mansarde, aux magasins et au logis du gardien. A chaque étage il y aura des voûtes de sûreté en brique, des lavoirs et des cabinets d'aisance.

Les murs extérieurs seront d'un bout à l'autre parés de pierre calcaire, à assises irrégulières, avec parements de calcaire dressé. Les fenêtres du rez-de-chaussée et la grande porte d'entrée auront des linteaux très larges.

La tour, sous laquelle se trouvera l'entrée principale, est à l'encoignure formée par les deux rues. De chaque côté sont les deux principaux escaliers, et la tour aura un cadran. Les planchers et la toiture seront en bois; la dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. L. Z. Gauthier.

Commis des travaux, M. J. A. Chenevert.

Entrepreneur, M. Geo. Beaucage.

TROIS-RIVIERES.**BUREAU DE LA POSTE.**

Cet édifice est terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. O. Z. Hamel.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, Association *Hydro-Caloric*.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Les travaux de construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, sont poussés avec activité, et on a lieu de croire qu'il pourra être occupé dans le cours de l'automne.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. Wm. Scott.

Commis des travaux, M. Twomey.

Entrepreneur, M. Patrick Navin.

BARRIE.

BUREAU DE LA POSTE.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de 1883-84, a été continuée sans interruption, et on espère qu'il sera terminé et occupé avant la clôture de l'exercice 1884-86.

Les plans, etc., d'un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude sont en cours de préparation.

Architectes, MM. Kennedy, Gaviller et Holland.

Commis des travaux, M. Edward Byrne.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

BROCKVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les travaux de construction avancent lentement, mais il y a lieu de croire qu'ils seront terminés cet automne. Des contrats sont passés pour l'installation et l'ameublement, ainsi que pour un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Steacey.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Tompkins et Crane.

Entrepreneurs de l'installation, M. John S. Mix.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore.

CLIFTON.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

L'édifice est terminé. On est à la meubler et à y installer un appareil de chauffage à l'eau.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Jones.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. J. E. Askwith.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

COBOURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Les travaux mentionnés dans mes deux derniers rapports sont à peu près terminés, et la partie de l'édifice affectée au bureau de la poste pourra être occupée prochainement.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. S. Retallock.

Entrepreneur, M. W. Battell.

CORNWALL.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice est terminé. On l'a muni d'un appareil de chauffage à eau, et on est à mettre la dernière main à l'ameublement et à l'installation.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte dirigeant, M. J. J. Browne.

Commis des travaux, M. Wm. Aitcheson.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Gordon et Ross.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés, et le 15 novembre dernier contrat était passé pour sa construction.

Le corps principal a 51 pieds de front sur 39 de profondeur, et comprend les sous-sol, deux étages et la mansarde. L'entrepôt de vérification, d'un étage, se trouve à une extrémité, à l'autre le principal escalier et la tour.

Le sous-sol contiendra l'entrepôt, le bureau des poids et mesures, l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée, le bureau de la poste et celui de la vérification; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur la mansarde, le logis du gardien. Au rez-de-chaussée et au premier étage il y aura des voûtes de sûreté pour les différents services. Les murs, à l'extérieur, sont en pierre à assises irrégulières prise dans les alentours, avec parements de pierre de taille provenant de Guelph; les planchers et la toiture seront en bois, cette dernière couverte en ardoise et en tôle galvanisée. A l'extrémité nord il y aura une tour carrée, à toit en forme de pyramide, contenant un cadran.

Les plans et devis ont été préparés par le département, qui surveille les travaux.

Commis des travaux, M. Geo. J. Jaffreys.

Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

GANANOQUE.

DOUANE.

L'appareil à l'eau chaude, mentionné dans mon dernier rapport, a été installé.

Entrepreneurs, MM. Garth et Cie.

HAMILTON.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Cet édifice a reçu sa toiture; la menuiserie de l'intérieur est en cours d'exécution, ainsi qu'un appareil à l'eau chaude, et on est à préparer les plans des installations intérieures.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Sharpe.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Van Allan, Brown et Love.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore.

KINGSTON.

BUREAU DE LA POSTE.

Des plans ont été préparés et on a passé contrat le 16 mars 1885, pour la construction d'un appareil à l'eau chaude qui est en cours d'installation.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Power et Fils.

Entrepreneurs, MM. J. et J. Blackmore.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été faits dans le cours de l'exercice 1884-85.

Les appareils de chauffage et du service de l'eau, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, ont été terminés.

Le quai de l'ouest, mentionné dans mon dernier rapport, a été terminé.

Un puits en pierre de 50 pieds sur 50 pieds et 13 pieds de profondeur, a été construit pour le gazomètre ; mur en pierres de taille, et fond en béton.

Une clôture en planches de 6 pieds de hauteur et de 2,186 pieds de longueur, a été construite pour entourer la ferme et la carrière.

Il a été ajouté une cuisine et une dépense à la maison du sous-préfet.

La loge de l'ouest, contenant deux logements de gardes, avait besoin de réparations et était humide. Le plancher de bas a été enlevé et remplacé par un neuf, une cave a été creusée, et l'intérieur des logements a été garni, peinturé et tendu de papier.

De nouveaux cabinets d'aisance ont été placés dans les logements du préfet, du sous-préfet et du comptable ; il en a aussi été placé deux, ainsi qu'un bain, dans la prison des femmes.

La cour de la directrice a été pavée de pierres de 6 pouces, et le fond de la cave induit en ciment de Portland.

Le logement du sous-préfet a été peinturé et tendu de papier.

Le mur de ceinture de la prison a été rejointoyé en ciment de Portland.

Les menus réparations ont été faites à l'édifice.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux dirigés par M. John Bowes, architecte.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

Des plans et devis ont été préparés, et un contrat passé le 28 mars 1885 pour l'agrandissement de ce bâtiment de façon à donner plus de place pour les bureaux de la douane, de l'accise et des poids et mesures.

L'agrandissement se fait en démolissant l'aile qui contient l'entrepôt de vérification, et en prolongeant le corps principal de 55 pieds sur l'avenue de la Reine sur la largeur totale de l'édifice (50 pieds). Pour cela, il a fallu acheter de nouveaux morceaux de terrain au nord et à l'est de l'emplacement primitif, sur 15 pieds de largeur sur la rue Richmond et 20 pieds sur l'avenue de la Reine.

L'addition sera semblable dans ses détails, sa hauteur, le nombre des étages, etc., à l'édifice originaire. Dans le prolongement se trouveront, au rez-de-chaussée, un entrepôt de vérification, deux pièces pour les poids et mesures, et un prolongement de la grande salle du revenu de l'intérieur ; au premier, la grande salle de la douane, le bureau du percepteur de la douane, le bureau de l'inspecteur du gaz et un bureau pour le percepteur du revenu de l'intérieur ; au second, des chambres de décharge pour les départements de la douane et du revenu de l'intérieur, et le logement du gardien ; les mansardes ne seront pas finies.

Architectes, MM. Durand et Moore.

Entrepreneur, M. Patrick Navin.

OTTAWA.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA RUE WELLINGTON—DÉPARTEMENTS.

La construction de cet édifice n'a pas été poussée aussi rapidement qu'on s'attendait. Le sous-sol et la plus grande partie du soubassement sont terminés et il y a assez de pierre de taillée pour conduire les travaux jusqu'au niveau du rez-de-chaussée.

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

Commis des travaux, M. J. W. Imlay.

Entrepreneur, M. J. A. Charlebois.

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE ÉTIENNE CARTIER, BARONNET.

Il a été élevé un piédestal simple de granit gris de Stanstead sur le terrain public à droite du parlement, et la statue en bronze dont il a été question dans mes précédents rapports y a été placée.

Plans préparés par ce département.

Entrepreneur, M. R. Forsyth.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

On a nettoyé, peinturé, réparé, etc., les différents bureaux de tout l'édifice.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été convenablement entretenus.

ÉDIFICE DE L'EST.—DÉPARTEMENTS.

Les réparations, l'installation, le nettoyage, le peinturage, etc., nécessaires, ont été exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICE DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

Les réparations, nettoyages, etc., essentiels, ont été exécutés sous la surveillance du département.

RIDEAU HALL.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel, tapissage, badigeonnage, etc., les changements et réparations secondaires, ainsi que les réparations du mobilier, ont été faits, sous la surveillance du département, à l'hôtel du gouvernement et aux différents bâtiments qui en dépendent.

BUREAU DE POSTE.

Le plafond du bureau de poste ainsi que les murs et les plafonds des corridors et des escaliers ont été nettoyés et teints, et le bois des escaliers a été peinturé.

PORT-HOPE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Cet édifice est à peu près terminé; les contrats pour les meubles, les garnitures et les appareils de chauffage sont passés, et l'édifice sera probablement prêt à être occupé cet automne.

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

Commis des travaux, M. Jos. G. King.

Entrepreneur de l'édifice, de l'ameublement, etc., M. Wm. Toms.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

SAINT-THOMAS.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'édifice est terminé; on est à faire les travaux d'installation, fournir l'ameublement, et à poser l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par ce département.

Architecte contrôleur, M. Edwin Ware.

Commis des travaux, M. Thos. Askill.

Entrepreneur de l'édifice et des garnitures, M. Henry Lindop.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore, de Saint-Thomas.

STRATFORD.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a décidé d'ajouter à l'édifice une tour pour recevoir une horloge, et il en a été construit une qui présente quatre cadrans, sur le toit au centre de la principale façade.

Plans, etc., préparés par ce département.
Architecte contrôleur, M. J. R. Kilburn.
Commis des travaux, M. Wm. Roberts.
Entrepreneur, M. M. A. Woods.

TORONTO.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

L'édifice a été décrit dans le rapport de l'an dernier. Les travaux ont été terminés, et l'édifice est occupé depuis janvier 1885.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par M. D. B. Dick, architecte.
Commis des travaux, M. Wm. L. Beale.
Entrepreneurs, MM. Brown et Love.

PROVINCE DU MANITOBA.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés dans le cours du dernier exercice :

On a construit un séchoir pour le bois.

On a construit un abri pour la houille.

Ouvert, changé et agrandi les drains.

Construit un abattoir.

Construit deux maisons lambrissées en brique pour gardes.

Ajouté une serre à la maison du gardien.

Réparations générales et renouvellements, à la prison, aux dépendances, etc.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de construction de cet édifice, dont le plan a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, ont été poursuivis sans interruption, et on s'attend que la couverture sera prête cet automne.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs, MM. Gilley et Cie.

POUDRIÈRE.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon dernier rapport, a été terminé et occupé l'été dernier.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs, MM. Rourke et Cass.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les travaux, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, ont été poursuivis durant l'exercice, ainsi que les travaux suivants :

Décoration des murs de la Chambre d'Assemblée.

Pose des appareils à gaz dans la Chambre, avec réflecteurs, et becs arrangés de façon à être allumés par l'électricité.

Les chaussées, les trottoirs, les clôtures et le nivellement du terrain sont terminés.

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

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs du nivellement, des clôtures, etc., MM. Rourke et Cass.

Entrepreneurs de la décoration des murs, MM. Grant et Cie.

Entrepreneur de la pose des appareils d'éclairage, *The American Plumbing Co.*

DEMEURE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Les travaux suivants ont été exécutés dans le cours de l'exercice 1884-85 :

Construction d'un bâtiment devant servir d'abri à bois, de buanderie et de glacière.

Construction d'une serre.

Couronnement en fer du toit.

Nivellement des chaussées et des terrains, et ensemencement de la pelouse, etc.

Construction des trottoirs.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le contrat d'entreprise de cet édifice a été signé le 30 août 1884. L'édifice est en voie de construction au coin des rues Broadway et Fort Osborne.

L'édifice est en bois et repose sur des fondations en pilots de cèdre. Il comprend une salle d'exercice de 175 pieds sur 85 pieds, avec salles d'armes pour l'infanterie et la cavalerie d'une longueur totale de 150 pieds sur une largeur de 15 pieds, et en arrière une salle d'armes pour l'artillerie et une remise à canons, d'une longueur respective de 44 pieds et de 51 pieds et larges de 19 pieds 3 pouces. Le bâtiment a 50 pieds de hauteur, du niveau de la rue au sommet du toit, et 25 pieds jusqu'aux larmiers; les salles d'armes ont 13 pieds du plancher au plafond.

A l'extérieur le bâtiment est simple; sur la façade se trouvent deux tours carrées, mesurant au plan 14 pieds sur 14, et d'une hauteur respective de 60 et de 50 pieds.

La couverture de la salle d'exercices est supportée par 11 fermes elliptiques en bois, chacune armée d'un tirant en fer de 1½ pouce.

Il y a trois entrées à la salle d'exercices, deux sur la façade et une au milieu du pan gauche; en arrière sont deux grandes entrées donnant sur la remise aux canons; les salles d'armes de l'infanterie et de la cavalerie ont chacune une entrée.

Architecte, M. Geo. Stewart.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs, MM. Murray et McDiarmid.

RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS DES ÉDIFICES PUBLICS, MANITOBA.

Bureau de poste temporaire de Winnipeg.

Le toit a été entièrement couvert en bardeaux, des appareils à éclairage ont été posés, et une partie des garnitures du bureau de poste a été modifiée.

Douane de Winnipeg.

Drainage amélioré; couverture réparée et peinte en neuf; appareil à gaz posé; aire de la cave couverte en béton; boiseries extérieures et intérieures peintes en neuf.

Bureau des terres fédérales de Winnipeg.

Réarrangement des bureaux; pose de nouveaux rayons, meubles, garnitures et comptoirs, etc. Changements dans les appareils à gaz, le service de l'eau et le drainage. Peinture à l'intérieur.

Bâtiment des immigrants à Winnipeg.

Réparations générales mais de peu d'importance.

Bureau de l'immigration à Emerson.

Renchaussé le solage avec de la terre; renouvelé la plateforme; nouveaux châssis doubles; lambrissé à neuf en planches sur papier enduit de goudron; nouveau plancher posé sur gros papier; perron à la porte de derrière; réparation du plâtre et du peinturage.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

HIGH-RIVER ET QU'APPELLE.

ÉCOLES INDUSTRIELLES.

Des plans et devis pour ces bâtiments ont été préparés à la demande du département des affaires des sauvages, et les contrats pour leur construction ont été passés le 9 juillet et le 24 juin 1884, respectivement.

Les deux écoles seront d'après les mêmes plans et devis. Chacune aura 61 pieds de largeur, sur 72 pieds de profondeur, à part une galerie de 7 pieds de largeur sur la longueur entière de l'édifice. Il y aura deux étages; le rez-de-chaussée contiendra une classe de 2 pieds sur 40 pieds, un réfectoire de 25 pieds sur 35 pieds, une cuisine de 20 pieds sur 20, ainsi qu'une autre classe, deux chambres pour le principal, une pour la directrice et deux décharges; le premier contiendra un dortoir de 24 pieds sur 50, cinq chambres à coucher, un parloir, deux chambres de bains et une lingerie. L'édifice sera en bois, avec cheminées en briques, et cloisons crépies.

Plans et devis préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs pour l'école de High-River, MM. Williams et Murphy.

Entrepreneur pour l'école de Qu'Appelle, M. P. Zindord.

CALGARRY.

BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

Le 28 novembre 1884, il a été passé un contrat pour la construction de ce bâtiment qui doit être en bois, à deux étages, avec une addition d'un étage en arrière pour les cuisines et les cabinets. Le bâtiment principal doit avoir 51 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces, et l'addition, 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6 pouces.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneur, M. P. Zindord.

MÉDECINE-HAT.

BÂTIMENT DES IMMIGRANTS.

Le contrat d'entreprise pour ce bâtiment, qui est semblable à celui de Calgary a été passé le 28 novembre 1884.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson,

Entrepreneur, M. P. Zindord.

RÉGINA.

PRISON FÉDÉRALE ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des plans et devis ont été préparés pour le département de la justice, et un contrat d'entreprise a été signé le 2 juin 1885 pour l'érection de cet édifice sur la réserve du gouvernement.

L'édifice aura 113 pieds dans son extrême longueur, et consistera d'abord en un corps de 40 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur pour l'administration, composée d'un soubassement, d'un rez-de-chaussée et d'un étage, et contenant au rez-de-chaussée une salle de réception et une salle à manger, un bureau, une chambre à coucher et une cuisine, et au premier le bureau du chirurgien, la chambre de la directrice, les infirmeries et les salles à manger des aliénés et des prisonniers; en arrière de ce corps et y aboutissant sera l'aile des cellules, qui aura 66 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, un rez-de-chaussée et un étage, le rez-de-chaussée contenant vingt cellules de 4 pieds sur 8, en deux rangées adossées l'une à l'autre et entourées par un corridor, et le premier étage contenant huit cellules semblables, à part une salle pour les aliénés et une autre pour les aliénées, ainsi que deux pour les prisonnières; à l'extrémité de l'aile des cellules sont les cabinets d'aisance.

L'aile des cellules sera l'une des trois ailes pareilles, les deux autres devront être placées des deux côtés du corps de bâtiment réservé à l'administration.

Les murs seront en briques, sur fondations de pierre; le plafond des cellules sera cintré et en briques; les planchers dans la partie réservée à l'administration seront en bois, et les toits de tout l'édifice seront en bardeaux.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Gelley et Soucisse.

BUREAU DE POSTE.

Le contrat d'entreprise a été passé le 2 juin 1885, et les travaux sont poursuivis sur la réserve du gouvernement fédéral.

L'édifice aura 33 pieds de côtés, et se composera d'un soubassement non fini, et d'un rez-de-chaussée et d'un étage en brique. Le rez-de-chaussée comprendra le bureau de poste et le premier étage cinq bureaux.

Les murs de fondation seront en pierre et les murs supérieurs en briques; les planchers et la toiture en bois.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Gelley et Soucisse.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Trente-deux cellules ont été ajoutées à la prison.

Le toit de l'appartement du préfet a été couvert de feutre et de gravier, et deux nouvelles cheminées ont été construites.

Différentes réparations nécessaires ont été faites, et il a été posé des conduits d'eau temporaires.

Les plans, etc., ont été préparés sous la direction de l'honorable Jos. W. Trutch, et les travaux faits sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Hay.

Entrepreneur, M. Chas. Hayward.

ALBERT-HEAD.**STATION DE QUARANTAINE.**

Il a été construit un hôpital consistant en deux salles d'un étage, chacune de 43 pieds de côtés, et en un corps de bâtiment central comprenant un rez-de-chaussée et un étage, de 40 pieds sur 38 pieds, contenant chacun quatre chambres et un corridor.

Avant que l'édifice puisse être occupé, il faudra des dépendances, des réservoirs pour l'eau, des clôtures, etc.

Plans préparés par ce département.

Travaux sous la direction de l'honorable Jos. W. Trutch.

Entrepreneur, M. Chas Hayward.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Un grand nombre d'édifices publics fédéraux ont subi des réparations ordinaires et essentielles entraînant une somme considérable de travail et de surveillance; toutefois aucune n'est assez importante pour mériter une description spéciale.

ANNEXE No 3

—

: LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

EDIFICES PUBLICS DU CANADA

INDIQUANT

LA DATE DE LA NOMINATION, LE SALAIRE, ETC.

ANNEXE No 3.

No de renvoi, 62,515.

Etat indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, employés dans les édifices publics, le 30 juin 1885, ainsi que la date de la nomination, leurs salaires, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée de service.	Montant total payé pendant l'année.
					\$ cts.		\$ cts.
Halifax.....	N.-E. Edifice public.....	John Powell.....	Mécanicien.....	1er octobre 1871.....	62 50	1 année.....	750 00
	do	Richard Power.....	Chauffeur.....	1er do 1871.....	50 00	6 mois.....	300 00
	do	M. Sullivan.....	Gardien de nuit.....	31 do 1883.....	9 p. s.	1 année.....	468 00
	do	G. Tobin.....	do	31 do 1883.....	9 p. s.	1 do	468 00
	do	M. Kennedy.....	Gardien.....	31 do 1880.....	37 50	1 do	450 00
	do	D. McLeod.....	Mécanicien.....	31 do 1872.....	33 33	1 do	400 00
Charlottetown.....	I. P.-E. Edifice public.....	Ed. Harding.....	Chauffeur.....	12 septembre 1881.....	28 00	6 mois.....	168 00
	do	E. Fleming.....	do	7 do 1882.....	28 00	1 do	336 00
	do	James Grant.....	Gardien.....	18 août 1881.....	37 50	1 do	450 00
	do	George Walker.....	do	17 février 1880.....	37 50	1 do	450 00
Saint-Jean.....	N.-E. Douane.....	G. H. Jones.....	Mécanicien.....	1er décembre 188.....	60 00	1 do	720 00
	do	G. B. Spiller.....	Chauffeur.....	8 décembre 1881.....	41 67	1 année.....	500 00
	do	T. W. Shawe.....	Gardien.....	4 novembre 1881.....	55 00	1 do	660 00
	Bureau de poste.....	Henry Howe.....	Mécanicien.....	27 do 1882.....	40 00	1 do	480 00
	do	Ed. Haney.....	do	29 octobre 1879.....	37 50	1 do	450 00
	Panitérier.....	Geo. Campbell.....	Gardien.....	28 janvier 1879.....	45 00	6 mois.....	270 00
	Caisse d'épargne.....	P. Dawson.....	Mécanicien.....	21 novembre 1882.....	50 00	6 do	300 00
Dorchester.....	N.-B. Penitencier.....	Jas. Percy.....	do	19 octobre 1883.....	33 33	1 année.....	400 00
Frédéricton.....	N.-B. Bureau de poste.....	John Ashill.....	Gardien.....	31 mai 1883.....	33 33	1 do	400 00
Sussex.....	N.-B. Bureau de poste.....	P. Donchaud.....	Mécanicien.....	27 juin 1874.....	45 00	6 do	270 00
Québec.....	Qué. Douane.....	Wm. Camper.....	do	1er juillet 1870.....	45 00	6 do	270 00
Saint-Jean.....	Qué. Bureau de poste.....	Jos. Forand.....	Gardien.....	1er décembre 1881.....	12 50	1 année.....	150 00
	do	M. Boyer.....	Chauffeur.....	29 septembre 1882.....	16 67	1 do	200 00
Montréal.....	Qué. Entrepôt de vérification.....	John Watson.....	Mécanicien.....	4 mars 1882.....	45 00	1 do	540 00
	do	F. Greene.....	do	18 octobre 1876.....	60 00	1 do	720 00
	do	Thos. Ryan.....	do	1er janvier 1885.....	80 00	1 do	960 00
	do	W. Wallace.....	Chauffeur.....	4 mars 1882.....	80 00	1 do	960 00
	do		do	1er octobre 1882.....	45 00	3 mois.....	360 00

Trois-Rivières.....	Qué. Bureau de poste.....	J. A. Marchand.....	do	2 décembre 1882.....	45 00	1 année.....	360 00
Sherbrooke.....	Qué. Edifice public.....	E. Lajoie.....	do	1er mars 1883.....	53 33	do	760 00
Toronto.....	Ont. Douane.....	Jos. Carbonneau.....	do	27 juillet 1883.....	30 42	do	365 00
	do	T. Rawson.....	Mécanicien.....	12 décembre 1884.....	33 33	do	400 00
	do	John A. Willis.....	do	1er novembre 1876.....	90 00	do	1,080 00
	Entrepôt de vérification.....	Jas. Humphreys.....	Chauffeur.....	16 do 1881.....	45 00	6 mois.....	270 00
	Bureau de poste.....	Jas. Cosgrave.....	do	28 décembre 1874.....	60 00	1 année.....	720 00
	Edifice du revenu de l'int.....	Mat. Stewart.....	do	11 mars 1878.....	55 00	do	330 00
Hamilton.....	Ont. Edifice public.....	Jas. Claxton.....	Mécanicien.....	25 octobre 1882.....	45 00	6 mois.....	270 00
Kingston.....	Ont. Collège militaire.....	John Drysdale.....	do	9 mars 1880.....	90 00	1 année.....	1,080 00
	do	W. Johnston.....	Chauffeur.....	31 mai 1881.....	65 00	do	780 00
London.....	Ont. Douane.....	M. Madden.....	do	12 octobre 1878.....	45 00	6 mois.....	270 00
	do	Thos. Bayley.....	Mécanicien.....	27 novembre 1873.....	50 00	1 année.....	600 00
Brantford.....	Ont. Bureau de poste et douane.....	John Price.....	Chauffeur.....	14 janvier 1884.....	45 00	do	540 00
Windsor.....	Ont. Bureau de poste.....	William Greer.....	Gardien.....	1er février 1885.....	32 34	do	400 00
	do	John Squires.....	Mécanicien.....	27 octobre 1880.....	50 00	do	600 00
	do	John Hannan.....	do	7 do 1880.....	50 00	do	600 00
Chatham.....	Ont. do	Wm. Curtis.....	Gardien.....	9 novembre 1884.....	33 33	do	400 00
	do	Henry Dunn.....	Mécanicien.....	22 septembre 1885.....	33 34	do	400 00
	do	W. W. Mitchell.....	Gardien.....	17 octobre 1883.....	50 00	7 mois.....	350 00
Bellefleur.....	Ont. Edifice public.....	J. P. Reeves.....	do	3 août 1883.....	50 00	do	600 00
Sainte-Catherine.....	Ont. do	W. Bryson.....	do	11 do 1884.....	33 34	do	400 00
Guéroph.....	Ont. do	A. H. Goedere.....	do	10 octobre 1884.....	30 00	do	360 00
Régina.....	T. N. O. Chambres du conseil.....	J. C. Perrit.....	do	24 septembre 1884.....	50 00	do	600 00
Nanaimo.....	C. B. Edifice public.....	John Thompson.....	do			do	600 00
New-Westminster.....	C. B. do	John McMurphy.....	do			do	600 00

R. STECKEL,
Commis en chef.

ANNEXE No 4.

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU,
DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

JOHN R. ARNOLDI, INGENIEUR-MECANICIEN.

ANNEXE No 4

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN.

(N° de renvoi, 62,431.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN,
OTTAWA, 15 octobre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les édifices publics d'Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1884.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

La lumière électrique incandescente a été soumise à une nouvelle épreuve pendant la vacance; et ayant été introduite dans la Chambre des Communes pendant la session, elle a été trouvée satisfaisante.

Il n'y a rien eu à faire aux appareils de chauffage et de ventilation de ces édifices.

Les machines, les chaudières, les appareils de chauffage, et les services du gaz, de l'eau et des sonneries sont en bon état.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

Dans l'édifice de l'est, il a été trouvé nécessaire de renouveler une partie des appareils de chauffage, les tuyaux ayant déjà 21 ans de service. Les tuyaux de la voûte ont aussi été renouvelés selon un système plus moderne, pour raison d'économie dans l'entretien et le fonctionnement.

A part ces simples améliorations, on n'a fait dans les deux édifices que les travaux ordinaires d'entretien aux services du gaz, de l'eau et des sonneries.

COUR SUPRÊME.

Cet édifice n'a eu besoin que des travaux ordinaires d'entretien.

RIDEAU HALL.

A part l'entretien ordinaire, les services du chauffage, du gaz et de l'eau n'ont exigé aucuns travaux pendant l'exercice.

BUREAU DE LA POSTE ET DE LA DOUANE, OTTAWA.

Pour raisons hygiéniques il a fallu faire subir aux chaussees, ventouses, etc., quelques modifications; mais en dehors de cela il n'y a eu besoin que des travaux ordinaires d'entretien pour les services du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

En dehors des travaux ordinaires d'entretien et des réparations à l'appareil, il n'a été exécuté aucun autre ouvrage dans cet édifice pendant l'exercice.

TERRAINS DU PARLEMENT—LA SERRE.

L'appareil de chauffage de la serre n'a eu besoin d'aucune réparation. Il n'y a eu qu'à remplacer l'entourage intérieur de la fournaise.

ÉDIFICE DU DÉPARTEMENT DES SAUVAGES (LOUÉ).

A part de l'entretien et des réparations ordinaires des appareils des services de l'eau, de l'éclairage et des sonneries, il n'y a eu besoin de rien.

DÉPARTEMENT DES POSTES (DIVISION DES CAISSES D'ÉPARGNES).

Il a été loué des bureaux pour cette division du service au-dessus de la banque d'Ottawa, et il a été posé dans l'édifice les appareils d'éclairage, les cabinets d'aisance, les lavoirs, et les sonneries électriques nécessaires à ces bureaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,

Ingenieur-mécanicien.

M. A. GOBEIL,

Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No 5.

RAPPORT

SUR LES

PORTS ET RIVIÈRES, LES DRAGUEURS, LE DRAGAGE

ET LES

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

(N^o de renvoi, 62,548.)BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 21 octobre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les travaux et levées hydrographiques exécutés dans les ports pendant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,

Secrétaire du département des travaux publics.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est sur le côté est de la rivière de l'Est ou Hillsboro', à environ 10 milles de Charlottetown.

La chaussée, le plancher, les longrines, le revêtement en planches et le couronnement ont été réparés; des poteaux de défense posés, et l'extrémité du large de la jetée replanchiée.

POINTE ROUGE.

Cette jetée se trouve dans le comté de Queen, et est située sur le côté est de la rivière Hillsboro', à environ six milles au nord-est de la cité de Charlottetown.

Cette jetée, qui était dans un état si délabré qu'elle ne pouvait plus servir, a été réparée et mise en état de service.

POWNAI.

La jetée de Pownal se trouve sur le lot 49, comté de Queen, à la tête de la baie Pownal.

On y a fait toutes les réparations qu'on a jugées nécessaires.

POINTE CHINA.

Cette jetée est située sur le lot 50, dans le comté de Queen, et sur le côté nord de la baie Orwell.

On y a fait toutes les réparations qu'on a trouvées nécessaires.

JETÉE DE LA RIVIÈRE VERNON,

Cette jetée est sur le lot 50, comté de Queen, à deux milles en amont de l'embouchure de la rivière, dans la baie Orwell.

Cette jetée a été nivelée et les réparations nécessaires faites.

LA JETÉE DE PORT-SELKIRK,

Est sur le lot 57, comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son embouchure dans la baie de ce nom.

On a fait les réparations nécessaires pour rendre cette jetée utile au trafic.

BELFAST.

Cette jetée est située sur le lot 57, comté de Queen, sur le côté sud de la baie Orwell.

Cette jetée a été réparée de manière à pouvoir y faire l'expédition des produits de l'automne.

ILES DES BOIS (*Wood Islands*).

Sur la côte sud, à environ 35 milles au sud-est de Charlottetown.

Les travaux dont il est parlé dans les rapports du dernier exercice ont été terminés, peu de temps après le commencement de l'exercice.

JETÉE DE LA RIVIÈRE DU SUD.

Lot 64, comté de King, à la tête de la navigation, sur la rivière du Sud, port Murray.

On a fait les petites réparations nécessaires.

JETÉE DE LA RIVIÈRE DU VISON (*Mink River*).

Sur le lot 63, comté de King, près de la jonction de la rivière du Vison et du port Murray.

Cette jetée, qui était en très mauvais état, a été réparée et rendue serviable pour le trafic de la localité.

LA JETÉE DE LA RIVIÈRE SAINTE-MARIE,

Est sur le lot 61, comté de King, et sur le côté sud de la Baie Sainte-Marie.

Cette jetée, qui avait grand besoin de réparations, a été mise en bon état, et convenable pour les chargements d'automne.

JETÉE DE LAMBERT.

Cette jetée se trouve au village Montague, lot 59, sur la rivière Montague, à 6 milles en amont de son embouchure dans la baie Cardigan.

Dans le cours du dernier exercice, tout le prolongement (ainsi nommé) a été entièrement reconstruit avec des matériaux neufs, et des réparations si considérables ont été faites aux autres parties de cette jetée, qui était devenue inutile, qu'elle peut maintenant servir au trafic.

JETÉE DE LA REINE, GEORGETOWN,

Est bâtie sur le côté nord de la rivière Montague, près de son embouchure dans la baie Cardigan, comté de King. Cette jetée a subi des réparations considérables. Elle a une longueur totale de 642 pieds, et est formée de piliers et de travées alternants.

CARDIGAN-NORD.

Lot 54, comté de King, sur le côté nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

Depuis le 1er juillet 1884, les poteaux de défense aux extrémités et sur les côtés du pilier extérieur de la jetée de cette localité, ont été enlevés, et les faces protégées par des palplanches; le revêtement a été réparé par place, et la chaussée nivelée aux endroits inégaux.

JETÉE DE LA POINTE LEWIS.

Lot 53, comté de King, sur la rive nord de la rivière Cardigan, et à sept milles de la jetée de Cardigan Nord.

La jetée de cette localité a été consolidée et réparée, et rendue propre au trafic.

ANNANDALE.

Lot 56, comté de King, sur le côté nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie Boughton, à une distance de 15 milles de Souris par le chemin.

La jetée de cet endroit étant vieille, on lui a fait subir les réparations nécessaires pour la mettre en état de service pour la saison.

RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud est dans le comté de Queen, à l'embouchure de la rivière Wheatly, et à 13 milles au nord de Charlottetown.

La jetée a été réparée de manière à servir aux chargements d'automne.

MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque est à l'entrée de l'est de la baie de Richmond, à environ 90 milles à l'ouest de la pointe de l'Est, et à 40 milles du cap Nord.

Les travaux dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice ont été menés à bonne fin en juillet 1884.

TIGNISH.

A l'embouchure de la grande rivière Tignish, dans le comté de Prince, à environ 8 milles à l'est de la pointe Nord.

En novembre dernier il fut signé un contrat pour le prolongement du mur de soutènement actuel, sur une distance de 1,875 pieds, pour atteindre les terres hautes, et pour empêcher la mer de couper la plage; et aussi pour 410 pieds de talus en fascines et en pierre sur la face nord du brise-lames nord, et pour élever et remplir environ 100 pieds du talus actuel en fascines et en pierres.

A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution.

JETÉE DE LA RIVE HIGGIN.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, et est située à environ 10 milles au nord du cap Egmont.

Le remplissage, qui forme la chaussée de cette jetée, s'était tellement tassé qu'il était devenu impropre au trafic, et a dû être réparé.

JETÉE DE MCGEE.

La jetée de McGee, comté de Prince, est située sur la baie Egmont, à 5 milles au nord du cap Egmont.

La chaussée, qui s'était tassée par places, a été réparée et se trouve maintenant en bon état.

SUMMERSIDE.

Summerside est le principal port de mer de l'extrémité de l'île du Prince-Edouard, et est le point objectif des bateaux à vapeur qui font le service entre cet endroit et Shédiac, N. B., où ils font la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial.

Dans le cours de l'été 1884, le dragueur *George McKenzie* a été occupé à approfondir l'eau au quai de la Reine, les travaux qu'il a faits consistant en une approche de 552 pieds de long, 204 pieds de large et 18 pieds de profondeur à l'eau basse, à partir de l'eau profonde dans le port, jusqu'à l'extrémité du quai. On a fait sur le côté est une tranchée de 544 pieds de long et 85 pieds de large, et sur le côté ouest une tranchée de 231 pieds de long et 81 pieds de large, ayant toutes deux 12 pieds de profondeur à l'eau basse.

POINTE HURD.

La jetée de la pointe Hurd, comté de Prince, est située sur le côté sud du bras sud du havre de Summerside, et à environ 3 milles au nord de la ville de Summerside.

On a fait quelques réparations temporaires pour rendre cette jetée convenable pour les chargements d'automne.

En mai dernier un contrat fut signé pour la reconstruction de la partie extérieure ou endommagée de la jetée, et la construction de deux piliers de 50 pieds de long sur 20 pieds de large, située de chaque côté de l'extrémité du large, formant ainsi une tête de jetée, et à la fin de l'exercice les travaux compris dans le contrat étaient à peu près à demi terminés.

On a commencé le creusement d'un chenal d'eau profonde jusqu'à ce quai, qui aura lorsqu'il sera terminé, 2,700 pieds de long, 255 pieds de large, avec une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

VICTORIA, OU CRAPAUD.

Victoria est un établissement prospère du comté de Queen, et est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud, à peu près à mi-distance entre les villes de Charlottetown et Summerside.

Cette jetée, construite par le gouvernement local il y a plusieurs années, vient d'être parfaitement réparée.

NOUVELLE-ECOSSE.

BAIE DES VACHES.

Sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles de Sydney.

Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été faits au bris-lames de cet endroit : 1,078 pilotis enfoncés et assujétis ; 40,000 pieds cubes de caisson plein construits ; 2,051 verges cubes de lest pour remplir ; 32,000 pieds M. P. de plancher posés ; 98 pieds linéaires du parement lambrissés ; 5 nouveaux poteaux d'amarrage installés, et 6 autres entourés de bois dur.

ANSE DU FOIN (*Hay Cove*.)

L'Anse au Foin, comté de Richmond, est un enfoncement du Grand Bras d'Or, et est à 10 milles du canal Saint-Pierre.

En 1881, les habitants de la localité construisirent un petit quai, de 41 pieds de long sur 12 pieds de large, sur le côté est de l'anse.

Dans le cours de l'exercice 1884-85, le département éleva et fortifia ce quai, et construisit une allonge de 27 pieds sur 27½ pieds de large, immédiatement à côté de l'ancienne construction.

BOULARDERIE.

Boularderie, Cap-Breton, est sur le côté nord de l'île Boularderie, Grand Bras d'Or, à 12 milles au sud-est de Baddeck.

On a construit à cet endroit un quai public de 134 pieds de long, 20 pieds de large, avec une tête de 50×20 pieds. Il a une profondeur moyenne de 93 pieds à son extrémité du large, et lorsqu'on aura terminé le nivellement des abords, il sera d'une grande utilité pour les résidents du côté nord de l'île.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, C.B., est situé sur la baie Whycocomagh, qui est une branche du Grand Bras d'Or, à l'ouest de Baddeck, la principale ville sur le lac.

À cet endroit on a fait une tranchée de 120 pieds de long, 50 pieds de large et de 8 pieds de profondeur à l'eau basse, dans l'étang de Campbell, pour permettre aux bateaux de pêche et autres petites embarcations d'entrer ; et on a ouvert un chenal de 50 pieds de long et 65 pieds de large jusqu'au quai public, et on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

ÉTANG DE BÉNACADIE.

L'Étang de Bénacadie, comté du Cap-Breton, est un renforcement du lac du Grand Bras d'Or, dont l'entrée était fermée par une barre de sable et de gravier.

Dans le cours de l'été 1885, le dragueur *Cape Breton* a terminé un chenal de 650 pieds de long, 60 pieds de large, et 12 pieds de profondeur à l'eau basse, à travers cette barre, les côtés du chenal ainsi creusé ont été protégés par des pilotis et des fascines qui ont été installés avant de commencer le dragage.

ILE NOËL.

L'île Noël, comté du Cap-Breton, est située près du bord sud-est du lac du Petit Bras d'Or, à environ $\frac{3}{4}$ de mille du détroit de Barra. Le havre est formé par deux fies et les barres de sable qui les réunissent, et est ouvert du côté ouest, mais l'entrée en est fermée par une batture.

Dans le cours de l'été 1884 une tranchée de 770 pieds de long, 80 pieds de large à l'extrémité extérieure, et 90 pieds de large à l'extrémité intérieure, avec une profondeur de 12 pieds, a été coupée à travers de cette batture, et les navires en ont maintenant l'accès libre.

PETIT DE GRAT.

Est dans l'île Madame, comté de Richmond.

Les travaux de protection construits ici en 1880, ont été réparés durant l'exercice.

HAVRE D'ESCOUSSE.

Le Havre d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, comté de Richmond, est situé en dedans de l'île Bernard, à l'extrémité est du passage Lennox. Il a environ un demi-mille de long sur un quart de mille de large, et a une profondeur de deux et demie à trois brasses d'eau, sur la plus grande partie de sa superficie.

L'entrée principale est du côté est, à travers un chenal étroit et modérément croche. En 1872-73, ce chenal a été amélioré par dragage, et l'an dernier le dragueur *George McKenzie* a été envoyé à cet endroit pour couper la pointe de la batture, redressant ainsi l'entrée et rendant le passage plus facile. Il a aussi été fait des travaux en dehors du quai public.

PORT-MULGRAVE.

Port-Mulgrave, comté de Guysboro est sur le côté ouest du détroit de Canso, et est maintenant le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est, et le point de départ des steamers qui desservent les ports du Cap-Breton.

Pour faciliter le service des steamers, on a fait un dragage considérable jusqu'au quai du chemin de fer et autour de ce quai.

PORT-HOOD.

Port-Hood est le chef-lieu du comté d'Inverness, et est situé sur la côte ouest du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso. Les ouvrages en blocaille qui protègent ce quai, qui avaient été dérangé à quelques endroits, ont été réparés.

MABOU.

Mabou est dans le comté d'Inverness et à 6 milles au nord de Port-Hood, dans le golfe Saint-Laurent.

Dans le cours du dernier exercice, les réparations suivantes ont été faites aux travaux du havre de cette localité: 197 pieds de la jetée s'étendant le long du côté sud du chenal ont été revêtus de pilots jointifs, ainsi que l'extrémité extérieure de la jetée, et un talus de pierre formé tout autour. Le revêtement a été réparé où c'était nécessaire, et l'ancien mur de soutènement de la pointe Rankin a été rempli de lest et réparé.

Entre le 27 mai et le 30 juin 1885, le dragueur *Canada* a été occupé à ouvrir l'entrée du chenal dans le havre.

L'ETANG AUX HUITRES.

Dans le comté de Guysboro'.

Les travaux dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été terminés.

TRACADIE.

La Grande Tracadie, dans le comté d'Antigonish, est un havre sur la rive sud de la baie Saint-George.

Dans le cours du dernier exercice, les travaux qu'on a faits dans le havre ont consisté à enfoncer des palplanches sur le bord du brise-lames sur le chenal, à le remplir de lest, à reconstruire 170 pieds du brise-lames, et autrement augmenter la solidité des constructions actuelles.

RIVIÈRE JOHN.

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie John, à 4 milles au sud-est du cap John. Il s'est fait depuis 1878 une quantité considérable de dragage dans cette rivière, sur laquelle les petites embarcations peuvent naviguer à l'eau basse.

Dans le cours de l'exercice, on a continué le creusement du chenal jusqu'au pont public, qui arrête effectivement toute nouvelle amélioration.

CINQ-ILES.

Les Cinq-Iles, comté de Colchester, sont situées à environ 14 milles à l'est de Parrsboro'.

Dans le cours de l'année, le département a construit un quai de 75 pieds de long et 40 pieds de large à un endroit appelé Harrow Beach.

Vu la grande différence entre la marée haute et la marée basse dans cette partie de la baie de Fundy, cette construction est à sec à l'eau basse, et l'on ne peut en approcher qu'à marée haute ou près de marée haute. Il y a alors une profondeur de 20 pieds d'eau à l'extrémité du large, et les navires y chargent bien facilement.

PARRSBORO'.

Parrsboro', comté de Cumberland, est situé sur le côté nord du Bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière à la Perdrix.

Pendant la dernière partie de l'hiver de 1883-84, la jetée à cet endroit a de nouveau été endommagée par les glaces flottantes, et l'on y a fait les réparations nécessaires.

CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est sur la rive nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière Avon, et à 16 milles de Windsor, le chef-lieu.

On a construit ici un brise-lames de 116 pieds de long. Il est situé à 300 pieds de l'extrémité du quai construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et prolongé par le département en 1873 et 1883.

LE HAVRE DE HALL.

Est sur le côté sud de la baie de Fundy, à 11 milles au nord de Kentville, le chef-lieu du comté de King.

En 1884, on fit quelques petites réparations à la jetée ouest de cet endroit, qui sert de brise-lames pour le havre, mais pendant la forte tempête des 5 et 6 novembre 1884, la mer emporta complètement le pilier extérieur, et amoncela un banc de gravier qui empêche les navires d'entrer et de sortir.

CANADA CREEK.

Canada Creek, comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à 60 milles à l'est de Digby Gut.

Dans le cours de l'exercice, on a réparé et mis en bon état la jetée de l'ouest, qui avait été beaucoup endommagée par la mer, et un pilier de 56 pieds de long et 10 pieds de large sur le dessus fut construit du côté de la mer, à l'extrémité intérieure, pour protéger l'ancienne construction.

RUISSEAU CHIPMAN.

Le ruisseau Chipman, comté de King, est sur le côté sud de la baie de Fundy, à 64 milles à l'est du Goulet de Digby.

On a continué pendant l'année les réparations du quai, et il faudra encore y travailler pour le mettre en parfait état.

HARBOURVILLE.

Harbourville est sur le côté sud de la baie de Fundy, et à environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours du dernier exercice les travaux faits en 1883-84 et les bouts du brise-lames ont été doublés en plein; les 90 pieds extérieurs de la jetée exhaussés et replanchiés, tandis que 200 pieds de la jetée de l'est ont été lambrissés et de nouveaux poteaux de défense placés sur la face intérieure de la jetée de l'ouest.

OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie se trouve sur le côté sud de la Baie de Fundy, à mi-chemin environ entre Harbourville et Morden, dans le comté de Kings.

Il y a plusieurs années le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse construisit une jetée de 250 pieds de long et de 35 pieds de large à cet endroit.

A même le crédit affecté à cette dépense pendant le dernier exercice, on ajouta un nouveau pilier de 20 pieds de long à l'extrémité intérieure, et les 100 pieds extérieurs de l'ancienne construction ont été réparés.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom et est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus actuel du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Pour protéger et emmagasiner les marchandises, on a signé un contrat en novembre dernier, pour la construction de deux entrepôts, un de 36 x 30 pieds, à l'extrémité du large de la jetée, et l'autre de 80 x 18 pieds, avec une rallonge de 36 x 30 pieds à la tête du débarcadère incliné. Ils ont été terminés d'une manière satisfaisante le 20 janvier dernier.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'anse Météghan est située sur le côté sud de la Baie Sainte-Marie, à environ 43 milles de Digby.

La jetée ayant été endommagée par une tempête en novembre dernier, on y a fait les réparations suivantes :

Une brèche de 25 pieds de large et de 4 à 6 pieds au-dessous du niveau de cette construction, a été remplie, un nouveau plancher posé sur une longueur de 40 pieds, et du lest remis aux endroits où il avait été enlevé.

TUSKET WEDGE.

Dans la partie sud du comté de York, et à environ 13 milles de la ville de Yarmouth.

Le quai commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse il y a quelques années à cet endroit, et continué par les habitants, n'ayant jamais été terminé, le département en prit possession et le termina en octobre 1884, et il a déjà prouvé sa grande utilité pour les habitants de cette localité.

ILE COFFIN.

L'île Coffin, comté de Queen, a environ $\frac{2}{3}$ de mille de long, et est située du côté nord de la Baie de Liverpool, à son entrée est.

En 1882-83, le département construisit un éperon ou brise-lame de 250 pieds de long en grosses pierres, pour empêcher la mer de submerger la partie basse de la grève ouest. Cet ouvrage n'étant cependant pas suffisant, la brèche a été, pendant l'exercice, remplie avec un coffrage comme celui du côté est.

BROOKLYN.

Brooklyn, ou l'anse au Hareng, est situé sur le côté est de la baie de Liverpool, et à environ $\frac{1}{2}$ mille en dehors de la barre de Liverpool Harbour, comté de Queen.

Pendant l'été de 1884, quelques réparations temporaires ont été faites au plan incliné et au lambrissage du brise-lame.

LUNENBURG.

Lunenburg est situé à la tête de la baie de Lunenburg, à environ 40 milles à l'ouest de l'entrée du havre d'Halifax. Le havre est sûr et bien protégé, et sert principalement aux navires de dimensions modérées.

Le dragage dont il a été parlé dans le rapport de l'an dernier, a été terminé le 11 juillet, et l'on eût alors en avant des quais un chenal de 850 pieds de long et 75 de large, avec une profondeur de 17 pieds à l'eau basse.

LAC PORTER.

La marée se fait sentir dans ce lac, qui est à 20 milles au nord-est d'Halifax.

On a enlevé le dépôt qui s'était accumulé dans le petit chenal conduisant du lac à la mer et qui empêchait les bateaux d'entrer dans le lac et d'en sortir. Il est probable cependant que le résultat obtenu ne sera que temporaire.

HAVRE DE TROIS BRASSES.

Le havre de Trois Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé à environ 14 milles à l'est de l'entrée du port d'Halifax.

Les ouvrages de protection de la grève ont été prolongés sur une nouvelle distance de 125 pieds et un court retour—pour relier les ouvrages à la côte, à son extrémité sud—a été construit.

Les anciens ouvrages ont été réparés où c'était nécessaire.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

RIVIÈRE MIRAMICHI.

Le dragueur *St-Laurence* a été employé sur la batture du "Fer-à-cheval" et la "Grande-Dune," à l'embouchure de la rivière Miramichi, depuis le 1er juillet jusqu'au 27 septembre 1884. Au premier endroit il pratiqua une tranchée de 900 pieds de long sur 200 pieds de large à travers la barre, donnant une profondeur de 20 à 21 pieds à l'eau basse, où il n'y avait auparavant que 16 ou 17 pieds. A la Grande-Dune, il creusa une tranchée de 1,080 pieds de long sur 140 pieds de large, et augmenta la profondeur de l'eau de 17 à 22 pieds.

RICHIBOUCTOU.

Ce havre est situé sur le détroit de Northumberland, à 40 milles au nord de Shédiac.

Les travaux de protection ont été prolongés sur une distance de 250 pieds; la partie intérieure du brise-lames a été recouverte de pilotis jointifs sur une longueur de 180 pieds, et le remplissage en pierre et en fascines dans le corps de l'ouvrage s'étant tassé, a été réparé.

Les travaux de protection ayant été considérablement endommagés pendant la forte tempête du mois de novembre dernier, on a pris des mesures pour les réparer pendant la présente saison.

BOUCTOUCHE.

Dans le comté de Kent et sur la rivière Bouctouche, qui se jette dans le détroit de Northumberland, à environ 25 milles au nord de Shédiac.

Le quai dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier a été terminé, et il y a maintenant une profondeur de 10 à 15 pieds à l'eau basse en face de ce quai.

HILLSBORO'.

Hillsboro', comté d'Albert, est sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac, à 14 milles en aval de Moncton.

En 1874 le département construisit un petit quai, de 130 pieds de long, pour la protection des navires.

Dans le cours de l'exercice cette construction a été exhaussée de 4 pieds, lestée de nouveau, lambrissée avec de la planche neuve de 3 pouces, et l'extrémité du large, et 20 pieds de chaque côté, revêtus de pilots jointifs.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est situé du côté ouest de la rivière Petitcodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro', et 7 milles en amont de l'Île à la Meule, à l'embouchure de la rivière.

Un quai de délestage, de 380 pieds de longueur, commencé en 1883, a été complété en août 1884.

Un contrat a été signé pour prolonger ce quai, sur une longueur de 200 pieds, et à la fin de l'exercice des matériaux avaient été livrés et l'on se préparait à commencer les travaux.

CRIQUE D'ANDERSON.

La crique Anderson, dans le comté d'Albert, est située du côté est de la baie Salisbury, entre le cap Enragé et le cap Matthews.

En décembre 1884, un contrat fut signé pour un prolongement, vers le rivage, de 100 pieds, à partir du coffrage isolé, et à la fin de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

MISPEC.

Mispec, sur la baie de Fundy, est situé à environ 10 milles au sud-est de Saint-Jean.

Le brise-lames, de 200 pieds de long, mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, a été complété d'une manière satisfaisante en janvier dernier.

PORT DE SAINT-JEAN.

Les travaux de reconstruction du brise-lames de la Pointe-au-Nègre à l'entrée du port ont été suspendus en novembre, parce que les entrepreneurs n'ont pu les continuer. Un nouveau contrat a été fait pour leur achèvement.

Le dragueur *St. Lawrence* a commencé les opérations le 26 décembre dernier, sur la "queue" de la barre de l'Île de la Marine, et aussi pour creuser un mouillage en eau profonde au large du Long Quai, à la tête du port.

FORT-DUFFERIN.

Fort-Dufferin est sur la Pointe-au-Nègre, à l'entrée ouest du port de Saint-Jean.

Les travaux de construction d'une nouvelle portion de mur de soutènement mentionnés comme en voie d'exécution dans le rapport de l'an dernier ont été terminés.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

A Indiantown, Saint-Jean, qu'on peut appeler la tête de la navigation sur la rivière Saint-Jean, une tranchée de 90 pieds de long sur 25 pieds de large a été pratiquée à une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, en face du quai public, les matières enlevées étant presque entièrement des cendres de charbon qui y ont été jetées par les steamers qui fréquentent ce quai. Le chenal de la Jemseg inférieure, qui est le débouché du Grand-Lac, a été amélioré au quai Vanwart et vis-à-vis l'île Never, où l'on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

Sur la batture d'Oromocto on a fait une tranchée de 2,180 pieds de long, 50 pieds de large, et 12 pieds de profondeur à l'eau basse. En examinant la rivière Saint-Jean, à cet endroit, on a trouvé que le barrage construit par le département il y a plusieurs années à partir de la rive ouest et en amont de la tête de l'île Thatch, avait eu l'effet d'approfondir et de maintenir un chenal sur ce qui était le point le moins creux, mais il a aussi eu l'effet de rejeter la batture vis-à-vis l'extrémité d'aval de l'île Thatch.

A Sainte-Marie et Gibson, vis-à-vis Frédéricton, on a creusé des chenaux à partir du chenal principal jusqu'au débarcadère et aux quais publics de ces localités.

En amont de Frédéricton, on a amélioré le chenal en enlevant des pierres et des cailloux. Depuis des années l'on fait des dépenses dans ce sens, mais l'ouvrage d'une

La saison était jusqu'à un certain point défective le printemps suivant, par le dépôt de nouvelles pierres pendant la saison des crues, et cela doit être périodique.

Sur la Tobique on a amélioré le chenal sur la batture de Nictau, de l'île Forbes, de l'île du Cheval, et du Ruisseau Haley. Les travaux sur le récif de la veuve Taché, à la tête des *Narrows*, consistaient dans le pétardement d'une base solide de roc, pour obtenir la profondeur voulue.

On a enlevé des roches du Rapide Tilley; et le chemin de halage entre la rivière au Saumon et les Grandes Chutes a été réparé. Sur le côté sud-ouest des Chutes, on a partiellement enlevé un rocher qui projetait sur les chutes et qui formait un remous dans lequel le bois s'amoncelait et restait en permanence. Entre les Grandes Chutes et Saint-François on a réparé le chemin de halage et enlevé du chenal un grand nombre de gros cailloux.

À l'embouchure de la Madawaska on a construit un éperon sur le côté est des Petites Chutes pour augmenter le volume d'eau qui passe dans les chutes, afin de faciliter le passage du bois en grume.

ILES DE L'OUEST (*West Isles*).

La paroisse des Îles de l'Ouest comprend toutes les îles qui sont à l'ouest de Campobello, dans la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte.

Le récif qui obstruait le chenal entre les îles du Daim (*Deer*) et du Bois d'ur (*Hardwood*), a été suffisamment enlevé pour permettre aux bateaux de passer à l'eau basse.

QUÉBEC.

L'ETANG DU NORD

est à l'extrémité ouest de l'Île à la Meule, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Vu la somme considérable de dommages faits aux ouvrages qui ont été construits pendant les deux années précédentes à l'Étang du Nord, on a trouvé qu'il était impossible de les réparer de manière à les rendre serviables.

On en a par conséquent changé l'emplacement et un brise-lames a été commencé à un endroit situé au sud de l'Île aux Goëlands, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

BARACHOIS DE LA MALBAIE,

sur la rive nord de la Baie des Chaleurs.

Pendant l'exercice 1884-85, 60 verges cubes environ de roc furent enlevées du chenal, et les travaux continueront pendant la saison.

LA RIVIÈRE NEWPORT

est dans le comté de Gaspé, Baie des Chaleurs.

Il a été passé un contrat pour la livraison du bois nécessaire aux travaux qui se feront à l'embouchure de cette rivière, et une partie de ce bois a été délivrée.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, comté de Bonaventure, est sur la rive nord de la Baie des Chaleurs et à 65 milles de Campbellton.

La jetée de cet endroit a été exhaussée.

La forte tempête du 5 novembre dernier a considérablement endommagé cette construction, et une grande quantité de lest a été emportée. On l'a remplacé et la jetée est en sûreté pour l'hiver.

GRAND PABOS.

Grand Pabos est dans le comté de Gaspé, et à 30 milles de Percé.

Les travaux d'enlèvement des cailloux et roches du chenal qui conduit dans le havre du Grand Pabos ont été commencés, et ils avançaient déjà raisonnablement. Ces travaux sont difficiles, vu la rapidité du courant et leur position exposée.

MATANE.

Matane, dans le comté de Rimouski, est sur la rive sud du Saint-Laurent, à 240 milles de Québec.

Les ouvertures entre les caissons qui forment la jetée de cette localité ont été fermées, pour empêcher le sable d'être emporté dans le chenal.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent, à 9 milles en amont de Matane.

On a fait quelques légères réparations à la jetée.

RIMOUSKI.

Le village de Rimouski est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 179 milles en aval de Québec. Ce quai est l'endroit où les malles d'Angleterre sont embarquées et débarquées pendant l'été.

Dans le cours de l'été de 1884, le dragueur *Canada* fut employé à approfondir l'eau des deux côtés du quai, et à sa tête, pour obtenir une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

BIC.

Le Bic, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 170 milles en aval de Québec.

La construction du quai en cet endroit fut commencée à la fin de septembre 1884, et a été activement poussée pendant la saison.

TROIS-PISTOLES.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

Les dommages causés par les glaces au printemps de 1884 ont été réparés, et on a terminé les parties inachevées de la jetée.

La forte tempête de novembre 1884 a causé de grands dommages, les abords ayant été emportés et autres avaries causées.

L'ANSE À L'EAU.

Près de Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay.

Le quai où s'arrêtent les bateaux à vapeur qui font le service entre Québec et Chicoutimi, a été temporairement réparé.

AUSE SAINT-JEAN.

L'Anse Saint-Jean est à 25 milles de l'embouchure du Saguenay, sur la rive sud-ouest.

La jetée et le hangar qu'elle porte ont reçu quelques légères réparations nécessaires.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse est à la tête de la baie des Ha! Ha! sur le fleuve Saguenay, à environ 66 milles de son embouchure.

Les travaux faits sur la jetée à cet endroit pendant l'exercice ont consisté dans son exhaussement de 2 à 3 pieds sur toute sa longueur, dans la construction et la mise en place d'un embarcadère mobile et la construction d'un hangar de 80 x 66 pieds à son extrémité du large.

FLEUVE SAGUENAY.

Les travaux de creusement et d'amélioration du chenal en aval de Chicoutimi ont été poursuivis pendant l'exercice, et 932 verges cubes de cailloux ont été enlevées et 2,475 verges cubes de sable et de gravier dragués.

CHICOUTIMI.

Sur la rive sud du Saguenay, à la tête de la navigation.

Le remplissage entre la tête de cette jetée et la côte a été exhaussé de 5 pieds et planchéié, et un hangar pour le service des voyageurs et des marchandises a été construit à son extrémité du large.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Des réparations ont été faites à la chaussée, aux ponceaux et aux ponts où c'était nécessaire.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Le prolongement de la jetée de la Rivière-du-Loup, donné à l'entreprise l'année précédente, a été terminé. Les travaux ont été cependant sérieusement endommagés par les glaces le printemps dernier, ce qui a nécessité des réparations considérables qu'on est à faire.

SAULT-AU-COCHON.

Dans le comté du Saguenay, sur la rive nord du Saint-Laurent.

En août 1884, un contrat fut passé pour la construction d'un pilier isolé de 100 pieds de long sur 30 de large, juste au delà de la marque des eaux basses, et il a été terminé en octobre de la même année.

MALBAIE.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 84 milles en aval de Québec.

Cette jetée a éprouvé des dommages sérieux pendant la tempête du 5 novembre 1884. Des réparations temporaires ont été faites de suite pour permettre de débarquer les voyageurs et les marchandises, et en juin dernier, la jetée fut mise en bon état.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

Avec la somme votée on a construit un pilier triangulaire en dedans de l'aile nord-est de la jetée, fait un débarcadère mobile, et réparé le plancher où c'était nécessaire.

BAIE SAINT-PAUL.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 60 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice cette, jetée, qui a une longueur totale de 730 pieds, a été terminée et quelques cailloux ont été enlevés près de sa tête.

RIVIÈRE OUELLE.

Cette rivière se jette dans le fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Kamouraska, à 75 milles en aval de Québec.

On a continué pendant l'exercice le nivellement de cette jetée.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 70 milles en aval de Québec.

Les travaux de construction de la jetée en cet endroit ont été commencés en octobre 1885, et se sont continués jusqu'à ce que la somme votée à cette fin eût été épuisée. On continue les travaux.

RIVIÈRE DU BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière se jette dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, à 35 milles en aval de Québec.

On a ouvert un chenal à travers la batture de gravier et de cailloux qui s'était accumulée au pont du chemin de fer Intercolonial, et ces travaux ont diminué, en grande partie, le débordement de la rivière à l'époque de la crue du printemps dernier.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Québec.

On a réparé la chaussée qui conduit à la jetée et le brise-lames qui la protège.

ILE AUX GRUES.

L'Ile aux Grues est vis-à-vis le Cap-Saint-Ignace, sur le Saint-Laurent, à 30 milles en aval de Québec.

Les travaux entrepris pour relier le pilier à la rive, mentionnés dans le dernier rapport comme étant en bonne voie d'exécution, ont été terminés en octobre 1884.

BERTHIER (EN BAS.)

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 24½ milles en aval de Québec.

Un contrat fut passé en février 1884, pour prolonger le quai de cet endroit de 100 pieds, et les travaux furent terminés dans le cours de l'exercice.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

A l'extrémité est de l'île d'Orléans, en aval de Québec.

Les espaces entre les piliers qui forment la jetée ont été lambrissés jusqu'à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux, et le quai allongé au moyen d'un pilier en coffrage solide de 90 pieds de long.

GRANDE RIVIÈRE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive nord, à 22 milles en aval de Québec.

Pour faciliter la descente du bois sur cette rivière, on a construit deux petits barrages, un à Saint-Féréol, et l'autre à la Chute Saint-Joachim.

CHATEAU-RICHER.

Dans le comté de Montmorency, à 15 milles en aval de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Avec la somme votée, on a enlevé les cailloux sur une longue étendue de grève, qui est devenue moins dangereuse pour les bateaux qui y restent échoués à l'eau basse.

QUAIS DE L'HOPITAL DE MARINE, QUÉBEC

Le quai est qu'on a reconstruit a été exhausé de 3 pieds pendant l'exercice.

QUAIS DE LA REINE, QUÉBEC.

Les travaux de démolition et de reconstruction des parements du quai de la Reine, à Québec, ont été terminés en novembre 1884.

FLEUVE SAINT-LAURENT, ENLÈVEMENT D'ANCRÉS, CHAINES, ETC.

Le bateau de levage a été occupé à enlever des cailloux du chenal du Saint-Laurent, au large du bassin de radoub, à Lévis et sur la Fly Bank, en amont de Québec.

RIVIÈRE BATISCAN.

La rivière Batiscan se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 57 milles en amont de Québec.

On a terminé le creusage du bassin à l'embouchure de cette rivière, dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice.

RIVIÈRE SAINT-AURICE.

Dans le cours de l'exercice, on a dragué le chenal est de cette rivière, et enlevé 3,077 verges cubes d'argile dure.

Un certain nombre de cailloux et autres obstacles dans le Saint-Maurice ont été enlevés entre les rapides des Forges et les Gabelles.

GRANDES PILES.

Sur la rivière Saint-Maurice, à 30 milles en amont des Trois-Rivières

On a construit pendant l'année trois nouveaux piliers pour renforcer les estacades à cette station, et on a réparé les autres constructions où c'était nécessaire.

RIVIÈRE YAMACHICHE.

La rivière Yamachiche se jette dans le lac Saint-Pierre, à environ 16 milles en amont de la cité de Trois-Rivières.

Un éboulis s'étant produit à l'endroit où cette rivière traverse la limite ouest de la paroisse de Shawenigan, ce qui forma un barrage de la rivière et inonda les rives adjacentes, on pratiqua une tranchée de 6 à 8 pieds de large et de 5 à 10 pieds de profondeur à travers cet obstacle, ce qui améliora en partie le cours de la rivière.

LANORAIE.

Lanoraie est dans le comté de Berthier, et à 46 milles au nord de Montréal.

MM. Normand et Dusablon construisirent à l'entreprise un pilier isolé à cet endroit pendant l'exercice.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent, sur son côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Un chenal navigable a été ouvert à travers les battures du lac Saint-Pierre jusqu'aux quais de la rivière, et 850 pieds d'ouvrage de protection en pilotis ont été terminés.

RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans la rivière Nicolet.

Le crédit voté a été dépensé pour débarrasser les bords de la rivière des anes, et la rivière elle-même des billots, arbres morts et cailloux sur une distance de 5 milles. Plusieurs battures de gravier ont été creusées.

LA RIVIÈRE MORASSE

se jette dans la Nicolet, en traversant le township de Ham.

La descente du bois est plus facile depuis la construction des barrages et glissoirs et l'enlèvement des cailloux.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe et se jette dans le lac Saint-Pierre.

A l'embouchure de cette rivière, qui est obstruée par une très grande batture, sur laquelle il n'y a que très peu d'eau, le département a fait faire un dragage dans le cours de l'été de 1884.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière se jette dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, venant du sud.

Un contrat d'entreprise fut signé pour la construction d'un barrage et d'une écluse à l'île à Cardin, travaux que les premiers entrepreneurs avaient abandonnés, et à la fin de l'exercice ils étaient virtuellement terminés.

LAC MÉGANTIC.

Un quai a été construit aux Flints pour l'accommodation du trafic local, et le quai d'Agnes a subi quelques légères réparations.

SAINT-ANNE DE SOREL—CHENAL DU MOINE.

Il a été fait des réparations considérables à deux des brise-glace, qui avaient été gravement endommagés dans le cours du printemps de 1884.

Ces piles ont parfaitement rempli l'objet qu'on avait en vue quand on les a construites, et ont été d'une grande utilité lors de la débâcle au printemps.

SAINT-CHARLES.

Saint-Charles est situé sur la rive est de la rivière Richelieu, à environ 24 milles de l'embouchure de cette rivière.

Le dragueur *Nipissing* opéra du 14 août au 21 octobre 1884 sur la batture dans la rivière Richelieu vis-à-vis cette place, jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, et enleva 22,125 verges cubes d'argile, de gravier et de cailloux.

ILE AUX NOIX.

L'île aux Noix est située dans la rivière Richelieu, près de la frontière sud de la province.

Le chemin conduisant de Saint-Valentin à la rivière a été élevé, amélioré et clôturé. On peut maintenant s'en servir à toutes les saisons de l'année.

LAPRAIRIE.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal.

Pendant l'été de 1884 on a terminé de creuser les mouillages sur le côté et le devant du quai ainsi que le chenal qui y conduit, à partir du chenal principal du Saint-Laurent,—travaux dont il était parlé dans le rapport de l'an dernier.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, au confluent de la rivière des Outaouais et du Saint-Laurent.

Il a été passé un contrat pour la construction d'un quai en aval de l'écluse de Sainte-Anne, mais l'ouvrage n'avait pas été commencé à la fin de l'exercice.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

Le creusement du coursier d'alimentation (*feeder*), du Saint-Laurent à la rivière Saint-Louis, s'est fait pendant l'exercice, et l'avancement des travaux a été satisfaisant.

SAINT-ZOTIQUE.

Au pied du lac Saint-François, à trois milles de Coteau-Landing.

On a fait les réparations nécessaires au quai et commencé la construction des brise-glace.

RIVIÈRE À LA GRAISSE.

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ quarante milles en amont de Montréal. La ville de Rigand est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

Du 1er juillet au 9 août 1884, le dragueur *Nipissing* a été employé à creuser le chenal de cette rivière jusqu'à 6 pieds, et du 28 mai au 30 juin 1885, on s'est servi du dragueur *Queen* pour la même fin. Ces deux dragueurs ont enlevé 34,691 verges cubes d'argile, de pierre et de gravier.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Traverse l'Outaouais au Portage-du-Fort, à environ 60 milles en amont de l'Outaouais.

Comme ce pont tombait en ruines et qu'il fallait des réparations considérables pour la sécurité du trafic, le parlement vota une somme d'argent pour ces travaux, qui ont été poussés vigoureusement pendant l'année.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, ENTRE BRISTOL ET CLABENDON.

Un certain nombre de battures de sable ont été enlevées au moyen des dragueurs.

PONT DES JOACHIMS.

Ce pont traverse l'Outaouais, à 150 milles en amont de la cité d'Ottawa. Les travaux ont été terminés.

ONTARIO.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

On a recommencé en août 1884 à enlever les obstacles qui obstruaient les *Narrows* inférieurs en amont de Pembroke, et ces travaux ont été continués et achevés. Le chenal, qui a maintenant 100 pieds de largeur, est bien balisé et contient 7 pieds d'eau à l'eau basse.

Le dragueur fut ensuite envoyé à l'île aux Ecrevisses (*Crab Island*), à 8 milles en amont de Pembroke, et employé à enlever la partie supérieure de l'île.

Le dragueur *Nipissing* a été employé jusqu'au 20 novembre sur la batture en pierre qui se trouve dans l'Outaouais, en aval du quai de Bronson, vis-à-vis la cité d'Ottawa, et il a enlevé 1,500 verges cubes de cailloux et de gravier.

KINGSTON.

Les travaux de dragage de la Pointe Frédéric, afin d'obtenir une profondeur de 15 pieds à l'eau basse, ont été repris, et à la fin de la saison il avait été enlevé 5,392 verges cubes de roches.

RIVIÈRE NAPANEE.

La rivière Napanee se jette dans la baie de Quinté, en aval de la ville de Napanee.

Le dragueur *Ontario* fut employé, du 11 juillet au 6 août, à creuser les battures qui se trouvent dans la rivière ainsi qu'à redresser quelques brusques condes; l'outillage fut ensuite envoyé ailleurs et les travaux furent repris par un dragueur loué par le département. Il a été enlevé 50,254 verges d'argile, de sable et de vase.

SHANNONVILLE.

Est situé sur la rivière au Saumon, à 1½ mille de l'endroit où cette rivière se jette dans la baie de Quinté et à environ 40 milles de Kingston.

Le dragueur *Ontario* arriva à Shannonville le 7 août 1884. Il commença par ouvrir un profond chenal sur la batture, se composant de sciure de bois et de dosses, qui obstruent l'embouchure de la rivière. Les travaux se continuèrent jusqu'au 15 novembre, et à cette époque il avait été enlevé 41,140 verges cubes de matière.

BELLEVILLE.

La cité et le port de Belleville sont situés à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Le dragage du port s'est continué du 1er juillet au 13 août 1884, et il a été enlevé 6,650 verges cubes de tuf, pierres et cailloux.

COBourg.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

Les travaux dont il était question dans le rapport de l'année dernière, et que M. Dinwoodie exécutait à l'entreprise, ont été terminés dans le cours du mois d'octobre dernier.

Il s'est opéré un tassement considérable dans cette construction et on a exhaussé la superstructure.

PORT-HOPE.

Sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Les réparations considérables qu'on est à faire au brise-lame ainsi qu'à la jetée ouest sont en bonne voie.

NEWCASTLE.

Sur le lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Les réparations des jetées de ce pont ont été terminées en septembre 1884.

TORONTO.

Le port de Toronto est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 161 milles de Kingston.

Les travaux dans l'île Toronto étaient virtuellement terminés à la fin de 1884, mais la pierre qu'on avait déposée durant l'année sur le talus extérieur, a été, dans la partie la plus exposée, enlevée par l'eau, le printemps dernier, pendant une forte tempête.

Il n'a pas été entrepris de nouveaux travaux de prolongement sur le contrat A dans le cours de l'année, et l'on s'est borné à remplacer les pierres qui manquaient dans le talus de protection.

Ces travaux ont été d'une grande utilité au port et ont servi à protéger l'extrémité est de l'île.

Le dragage à l'entrée ouest, que l'on était à faire à la fin de l'exercice 1883-84, a été continué jusqu'au 3 août 1884. Ces travaux se trouvaient alors finis et le chenal est grandement amélioré.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est situé sur le lac Erié, presque à mi-chemin entre la Longue-Pointe et Rondeau.

Le jetée où se trouve le phare a été complètement réparée.

MORPETH.

Morpeth, comté de Kent, est situé sur le lac Erié, à environ 10 milles à l'est de Rondeau.

La jetée dont il était question dans le rapport de l'an dernier a été terminée au mois de novembre dernier.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur le lac Erié, à 140 milles à l'ouest de Port-Colborne, l'entrée ouest du canal Welland.

Il a été fait des réparations à la jetée ouest ainsi qu'au brise-lames placé en face de la maison du gardien du phare. Ces réparations n'étaient pas encore achevées à la fin de l'exercice.

KINGSVILLE,

comté d'Essex, est un port d'entrée sur le lac Erié, à environ 25 milles à l'est d'Amherstburg, à l'embouchure de la rivière Détroit.

Les travaux du port, qui avaient été commencés à cet endroit en 1883, ont été terminés au commencement du mois de décembre dernier. Il a été fait quelques réparations à l'ancienne jetée, et un contrat a été passé pour le pilotage du côté ouest de la jetée est, ainsi que pour le remplage de cette jetée.

BELLE-RIVIÈRE.

La Belle-Rivière, dans le comté d'Essex, se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les rivières Thames et Détroit.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été terminés.

CREEK PETIT-OURS.

Ce creek se jette dans le chenal Ecarté à environ 16 milles de Chatham et 7 milles de Wallaceburg.

Le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière a été continué cette année jusqu'au pont de McLeod, endroit où il a été formé un bassin dans lequel les navires pourront tourner.

RIVIÈRE SYDENHAM.

Cette rivière se jette dans le chenal Ecarté, qui est un passage entre l'île Sainte-Anne, rivière Sainte-Claire, et la terre ferme.

On a continué à enlever les billots submergés et autres obstacles qui obstruaient la branche nord de cette rivière, travaux dont il était parlé dans le rapport de l'année dernière. La navigation de cette rivière a été ainsi grandement améliorée.

BAYFIELD.

Sur la rive est du lac Huron, à douze milles au sud de Goderich.

Le crédit accordé a été dépensé à piloter le côté nord du port, à partir de l'entrée, et de plus à ouvrir un petit chenal pour permettre aux pêcheurs de circuler avec leurs bateaux.

GODERICH.

A l'embouchure de la rivière Maitland, sur le côté de l'est du lac Huron, dans lequel elle se jette, et à 68 milles au nord de Sarnia.

Le dragueur *Challenge* a été employé en mai et juin derniers à enlever la batture située à l'entrée du port.

PORT-ALBERT.

Sur la côte de l'est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich. Les jetées de cet endroit ont été réparées.

KINCARDINE.

Le port de Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich.

La jetée sud a été exhaussée, séparée et renforcée là où c'était nécessaire.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin est situé sur la côte de l'est du lac Huron, à 24 milles au nord de Kincardine et à 4 milles au sud de Southampton.

En novembre dernier un contrat a été passé pour la construction de 950 pieds de coffrage à partir de l'extrémité nord du brise-lames actuel jusqu'au rivage—ces travaux étaient en bonne voie à la fin de l'année.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, à l'embouchure de la rivière Saugeen.

On a terminé en août 1884 la construction d'une longueur additionnelle de 250 pieds à l'embarcadère, et un talus de pierres a été placé à l'extrémité ouest du quai pour le protéger.

LION'S HEAD.

Sur la baie Georgienne, à environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

Les travaux de prolongement du quai sur une distance de 150 pieds ont été donnés à l'entreprise dans le cours du mois de novembre 1884, et à la fin de l'année ils étaient bien avancés.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, le chef-lieu du comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans un bras de la baie Georgienne.

MEAFORD.

Sur la baie Georgienne, à 22 milles de Collingwood et à 19 milles à l'est de Owen-Sound.

Le dragage du port a été commencé le 8 octobre 1884 et s'est continué jusqu'au 3 novembre ; à cette date il avait été enlevé 14,996 verges cubes de matières.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la baie Georgienne, à 13 milles à l'ouest de Collingwood. Les travaux de protection sur le côté est du bassin ont été complétés.

COLLINGWOOD,

sur le rive sud de la baie Georgienne, est un point de départ pour les steamers faisant le service du Sault-Sainte-Marie et du lac Supérieur.

L'addition de 600 pieds au brise-lames, dont il était question dans le rapport de l'an dernier, a été terminée en octobre 1884.

Le 10 mars dernier un contrat a été passé pour le prolongement final du brise-lames, et à la fin de l'année les travaux étaient en voie d'exécution.

Il a été fait des réparations considérables au brise-lames à l'entrée du port.

Le dragueur a été aussi employé à creuser dans le port intérieur, ainsi qu'à la cale.

PETIT-COURANT.

Le chenal servant aux navires qui passent par le chenal nord de la baie Georgienne pour se rendre au Sault-Sainte-Marie ; il est à 140 milles de Collingwood.

On a miné et enlevé du chenal, du 22 mai au 20 octobre 1884, 4,078 verges cubes de roches.

Les travaux n'avaient pas été repris à la fin de l'exercice.

ROCHER DE WILSON.

Dans la baie Georgienne, à environ 35 milles du Sault-Sainte-Marie et à 8 milles en aval des rapides Neebish.

Un caisson en coffrage portant une balise a été placé sur ce rocher.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Le chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la source de la rivière Sainte-Marie, qui relie les lacs Supérieur et Huron.

Le crédit a été dépensé à draguer la batture de grès au large du quai du bateau de cet endroit pour obtenir une profondeur de 16 pieds.

PORT-ARTHUR

est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

En septembre 1884 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 2,000 pieds de longueur afin de protéger les quais de la ville contre les gros coups de mer qui, pendant les tempêtes, viennent s'y jeter. Les travaux ont été vigoureusement poussés, et à la fin de l'exercice il y en avait la moitié de terminée.

RIVIÈRE KAMINISTIKUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur.

Pendant l'été de 1884 il a été ouvert un chenal de 3,700 pieds de longueur et 100 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 18 pieds au centre et de 14½ pieds aux côtés, à travers la batture qui se trouve au large de l'embouchure de la rivière. On a enlevé 121,500 verges cubes d'argile bleue.

D'après les sondages qui ont été faits depuis l'exécution des travaux, il a été constaté que ce chenal ne s'était pas rempli de nouveau.

MANITOBA.
RIVIÈRE-ROUGE.

Cette rivière se jette dans le lac Winnipeg, à son extrémité sud.

Le dragage du chenal à travers la batture qui obstrue l'embouchure de la rivière a été vigoureusement poursuivi pendant la saison des opérations de 1884, et on a ainsi procuré beaucoup de facilités aux navires desservant le bas de la rivière.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le crédit accordé a été employé à enlever les obstacles qui obstruaient la rivière entre Edmonton et son embouchure. Ces travaux ont été faits sous la direction de M. C. J. Brydges, de la compagnie de la Baie-d'Hudson.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch, l'agent du Canada dans la Colombie-Britannique, contient une description des travaux faits dans cette province sous sa direction.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Cette construction a été commencée et poursuivie par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et le Dominion en a fait plus tard une entreprise fédérale.

En novembre 1884 un contrat a été passé avec MM. Larkin, Connolly et Cie, les entrepreneurs des travaux du port et du bassin de radoub de Québec, pour l'achèvement de cette construction, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et sauf quelques exceptions, des plans, rapports et évaluations en ont été adressés au département.

New London,	Comté de Queen.	I. P.-E.
Rivière Vernon,	do	do
Crapaud	do	do
Lac du Nord,	Comté de King.	do
Étang du Naufrage,	do	do
Anse de Campbell,	do	do
Baie Colville,	do	do
Summerside,	Comté de Prince.	do
West Point	do	do
Miminigash	do	do
Anse de Delap,	Comté d'Annapolis.	N.-E.
Anse de McNair	Comté d'Antigonish.	do
Anse au Sauvage	Comté du Cap-Breton.	do
Port Greville,	Comté de Cumberland.	do
Quai de Parrsboro,	do	do
Wallace,	do	do
Digby,	Comté de Digby.	do
Anse à la Trinité,	do	do
Pointe de l'Église,	do	do
Ile au Renard,	Comté d'Halifax.	do
Port Hood,	Comté d'Inverness.	do
Broad Cove	do	do
Ile Margaree,	do	do
New Harbour,	Comté de Guysboro.	do

Indian Harbour	Comté de Guysboro.	N.-E.
White Harbour	do	do
Avonport,	Comté de King.	do
Baxter Harbour	do	do
Port de Hall,	do	do
Chipman Brook	do	do
Quai de Victoria,	do	do
Bear Trap Harbour,	Comté de Lunenburg.	do
Chester	do	do
Great Tancook Island	do	do
Ile au Cariboo,	Comté de Pictou.	do
Summerville,	Comté de Queen.	do
Pointe Blanche,	do	do
Brooklyn	do	do
Cap Negro,	Comté de Shelburne.	do
Baie St-Laurent,	Comté de Victoria.	do
Grand Bras d'Or,	do	do
Pointe de McKay,	do	do
Iona	do	do
Short Beach,	Comté de Yarmouth.	do
Clifton,	Comté de Gloucester	N.-B.
Grande Anse	do	do
Kingston,	Comté de Kent.	do
Fond de la Baie	do	do
Chockfish River	do	do
Lower Neguac,	Comté de Northumberland.	do
Ile Oromocto,	Comté de Sunbury.	do
Frédéricton,	Comté de York.	do
Dalhousie,	Comté de Ristigouche.	do
Rivière Ristigouche,	do	do
Paspébiac,	Comté de Bonaventure.	Québec.
Lac Saint-Jean,	Comté de Chicoutimi.	do
Metabetchouan	do	do
Sainte-Anne de la Pérade,	Comté de Champlain.	do
Longueuil,	Comté de Chambly.	do
Cap Chatte,	Comté de Gaspé.	do
House Harbour	do	do
Sainte-Anne des Monts,	do	do
Rivière Ouelle,	Comté de Kamouraska.	do
Repentigny,	Comté de l'Assomption.	do
Sainte-Anne de Beaupré,	Comté de Montmorency.	do
Portage du Fort,	Comté de Pontiac.	do
Saint-Edouard des Mechins,	Comté de Rimouski.	do
Grandes Bergeronnes,	Comté du Saguenay.	do
Pointe aux Esquimaux,	do	do
Saint-Valentin,	Comté de Saint-Jean.	do
Rivière du Lièvre,		do
Rivière Gatineau,		do
Rivière Yamaska,		do
Rivière Richelieu,		do
Lac Mégantic,		do
Lac Témiscamingue,		do
Baie Providence,	Comté d'Algoma.	Ontario.
Tolsma,	do	do
Port-Albert,	Comté de Bruce.	do
Ile Chantry,	do	do
Southampton	do	do

Port-Elgin	Comté de Bruce.	Ontario.
Kincardine	do	do
Rivière Detroit,	Comté d'Essex.	do
Kingsville	do	do
Owen-Sound,	Comté de Grey.	do
Brooke	do	do
Thornbury	do	do
Meaford	do	do
Bayfield,	Comté de Huron.	do
Goderich	do	do
Port-Stanley,	Comté d'Elgin.	do
Port-Burwell,	do	do
Creek Petit Ours,	Comté de Kent.	do
Port Franks,	Comté de Lambton.	do
Hawkesbury,	Comté de Prescott.	do
Collingwood,	Comté de Simcoe.	do
Rivière Thames,		do
Lac des Bois,		do
Baie Mud,		C.B.
Rivière Serpentine.		do

On a préparé un plan pour la division de l'architecte en chef et fait des relevés d'emplacement d'un édifice à

Sydney,	Comté du Cap-Breton.	N.-E.
---------	----------------------	-------

et pour le département des postes de hangars des embarcations pour le service de la poste aux

Cap Tormentine,	Comté de Westmoreland.	N.-B.
Cap Traverse,	Comté de Prince.	I. P.-E.

DRAGAGE.

LE "SAINT-LAWRENCE."

Au commencement de l'exercice ce dragueur opérait sur la "batture extérieure," rivière Miramichi, N.-B.; il y continua les travaux jusqu'au 27 septembre. A cette époque et par suite du mauvais temps qu'il faisait dans le golfe, les travaux ne furent poursuivis qu'à la "Grande Dune." Le 25 octobre l'ancre fut levé et le navire partit pour Saint-Jean, N.-B. A la batture extérieure le dragueur avait alors enlevé 6,387 verges cubes de beau sable, et à la "Grande Dune" 37,975 verges cubes de vase.

Le voyage fut retardé à Pictou, car on plaça le navire sur la cale de la marine afin de gratter et peindre la carène et faire quelques réparations nécessaires; le dragueur repartit ensuite pour arriver à Saint-Jean le 14 décembre.

Les travaux sur la "queue" de la batture de l'île de la Marine (*Navy Island*) commencèrent le 26 décembre et se continuèrent jusqu'au 24 février, date à laquelle le dragueur fut envoyé dans la partie supérieure du port où il creusa un mouillage en eau profonde au large du "long quai," enlevant 7,137 verges cubes de matières.

Le 15 avril les travaux sur la batture de la Marine furent repris, mais comme il existait un fort courant dans le port par suite de la crue de la rivière Saint-Jean et de la présence de la glace et qu'on ne pouvait travailler que quelques heures par jour au moment de la marée basse, le dragueur fut placé sur la cale et des réparations considérables furent faites aux machines, chaudière, cabestan et au mécanisme de dragage. Le 18 juin il fut de nouveau envoyé à la batture de l'île, et à la fin de l'année il y était encore en opération, ayant enlevé jusqu'au 30 juin 10,062 verges cubes de vase, argile et pierre.

Les travaux à la "batture extérieure," rivière Miramichi, comprenaient une tranchée de 900 pieds de longueur et de 200 pieds de largeur dans la batture; cette

tranchée avait pour but d'obtenir de 20 à 21 pieds d'eau à l'eau basse là où il n'y en avait avant que de 16 à 18 pieds.

Il a pratiqué à la Grande Dune une tranchée de 1,080 pieds de longueur et de 140 pieds de largeur, et a par là augmenté la profondeur de l'eau de 16 et 17 pieds à 21 et 22 pieds, à marée basse.

La "queue" de la batture de l'île de la Marine, port de Saint-Jean, se compose d'une pointe triangulaire d'environ 180 pieds de longueur et de 180 pieds de largeur à son extrémité supérieure. La profondeur de l'eau sur cette surface a été portée de 4 à 15 pieds à l'eau basse.

Au large du "long quai" on a dragué une surface de 280 pieds par 60 pieds, et il y a maintenant 18 pieds d'eau là où il n'y avait avant que 6—toutes les profondeurs sont au-dessous de l'eau basse.

Pendant l'année le dragueur a enlevé 61,562 verges cubes de matières, au prix de 26⁶⁵/₁₀₀ centins par verge cube.

LE "CANADA."

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était à subir des réparations à Pictou, N.-E. Le 19 il commença à creuser au large ainsi qu'autour du quai à Rimouski, Québec, afin d'enlever les obstacles qui nuisaient, à l'eau basse, aux opérations du bateau à vapeur faisant le service des paquebots, et pour créer un bassin au quai même. Les travaux se terminèrent à cet endroit le 25 octobre et le navire partit pour Québec, où il hiverna. Pendant ce temps les réparations nécessaires furent faites.

Les travaux dans le chenal de Mabou, N.-E., furent repris le 27 mai, et à la fin de l'exercice ils étaient en bonne voie.

Le dragage à Rimouski s'est élevé à 8,122 verges cubes, et à Mabou à 11,340 verges cubes, à raison de 54⁹²/₁₀₀ centins par verge.

LE "NEW-DOMINION."

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était employé à améliorer le chenal du Jemseg inférieur (*Lower Jemseg*) N.-B., vis-à-vis le quai de Vanwart. Le 21 juillet il commença à opérer dans le même chenal, vis-à-vis l'île de Never. Les travaux sur la batture Oromocto furent entrepris le 18 août et terminés le 5 novembre. Le dragueur fut envoyé, le 12 novembre, à Indiantown, Saint-Jean, afin de creuser en face du quai public pour l'avantage des steamers qui font le service de Saint-Jean et de ses tributaires. Du 19 au 26 novembre le dragueur a travaillé pour le compte de M. W. H. Murray, à ses moulins, à l'Anse au Marbre (*Marble Cove*), et la somme de \$300, prix de ces travaux, a été déposée au crédit de l'honorable receveur général.

On a fait pendant l'hiver les réparations nécessaires au mécanisme de dragage et aux chalans, et le 14 mai les opérations sur le fleuve Saint-Jean, à Sainte-Marie, vis-à-vis Frédéricton, furent commencées, et le chenal fut achevé jusqu'au débarcadère public. A la fin de l'exercice le dragueur était employé à ouvrir un chenal conduisant au quai public à Gibson, à environ 2 milles en aval de Sainte-Marie.

15,585 verges cubes de sable et d'argile furent enlevées du Jemseg et 37,150 verges cubes des mêmes matières du chenal percé à travers la batture Oromocto. A Indiantown il fut enlevé 1,615 verges cubes de cendre de houille—rejetée par les steamers. A l'Anse au Marbre le dragueur a pratiqué une tranchée de 120 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur et d'une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, ainsi que creusé et enlevé, 3,120 verges cubes d'argile. A Sainte-Marie et Gibson 9,965 verges cubes de sable, gravier et argile ont été enlevées.

La quantité totale de matières draguées pendant l'année s'élevait à 67,435 verges cubes, à raison de 11⁹⁴/₁₀₀ centins la verge.

LE "CAPE-BRETON."

Ce dragueur a été employé à l'étang de Bonacadie, comté du Cap-Breton, N. E., jusqu'au 18 juillet 1884, date à laquelle il termina un chenal de 650 pieds de longueur.

Il se rendit ensuite à l'île Noël (*Christmas Island*), où il travailla, du 19 au 3 septembre, à ouvrir un passage pour parvenir au bassin ainsi qu'à enlever un "haut fond" en face du quai. Du 4 au 18 il opéra à l'étang de Campbell, et du 19 septembre au 30 octobre il fut occupé à Whycocomagh à l'approfondissement du chenal en montant jusqu'au quai du bateau à vapeur et en face de ce quai.

Le "Cape-Breton" fut mis en hivernement à Hawkesbury et il y subit certaines réparations. En examinant la chaudière il fut constaté qu'elle ne valait plus rien et qu'il en fallait une neuve.

Le dragueur a opéré pendant un court espace de temps en mai dernier à la cale de la marine à Hawkesbury, après quoi il fut envoyé à Pictou et dégréé.

À l'étang de Benacadie il a été enlevé 6,435 verges cubes de vase, gravier et pierres; à l'île Noël 19,045 verges cubes de sable et vase; à l'étang de Campbell 4,940 verges cubes de gravier et argile; à Whycocomagh 19,760 verges cubes de vase; enfin à Hawkesbury 320 verges cubes; soit une quantité totale de 50,500 verges cubes, à raison de 17.67 centins par verge.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice ce dragueur se rendit à Summerside et fut employé à creuser autour du quai à cet endroit jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Le 1er septembre il commença à ouvrir une tranchée ou un passage d'une longueur de 1,800 pieds à partir du chenal principal jusqu'à la Pointe-de-Hurd. Les travaux se continuèrent jusqu'au 18 novembre, époque où le dragueur fut mis en hivernement.

Le 26 mai les travaux de la tranchée conduisant au quai de la Pointe-de-Hurd furent repris et ils étaient bien avancés à la fin de l'année.

À Summerside il a été enlevé 15,855 verges cubes de sable, argile et tuf, et à la Pointe-de-Hurd 39,220 verges cubes de sable et vase. La quantité totale de matières draguées s'est élevée à 55,075 verges cubes, à raison de 15.73 centins par verge.

LE "GEO. MCKENZIE."

Le 1er juillet 1884, le dragueur était employé à creuser le long des extrémités des quais, ainsi qu'à essayer à enlever un "haut fond" dans le port qui s'est trouvé être un banc de roches. Les travaux ont cessé à cet endroit le 11 juillet et l'outillage fut envoyé à la rivière John, comté de Pictou. Le creusement du chenal de la rivière jusqu'à cet endroit fut commencé le 11 août et s'est continué jusqu'au 5 septembre, époque où il a été terminé.

Les travaux dans le port d'Escousse, comté de Richmond, C. B., furent commencés le 1er octobre et terminés le 24; ils consistaient en une tranchée droite de 60 pieds de largeur et d'une profondeur de 10 pieds à l'eau basse, à l'entrée du port. Le dragueur a également creusé au quai public afin d'augmenter la profondeur de l'eau et procurer les facilités nécessaires au trafic.

Le dragueur fut employé à Port-Mulgrave, le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est, dans le détroit de Canso à rendre l'eau plus profonde à l'entour du quai du chemin de fer, ainsi qu'à creuser un mouillage pour le steamer "Norwegian." Les opérations de Port-Hastings se sont bornées à creuser un mouillage près du quai.

Le dragueur prit ses quartiers d'hiver au port Hawkesbury, où des réparations considérables et nécessaires furent faites à l'outillage. Ces réparations ne furent terminées que le 5 juin 1885, et le dragueur fut alors envoyé à la baie Aspy, comté de Victoria, C. B., afin d'ouvrir un chenal dans la baie intérieure à cet endroit. Cependant, comme la batture se trouvait composée de sable mouvant, que l'endroit était extrêmement exposé et qu'il y avait danger pour le dragueur et par suite pour les gens à bord, les travaux furent abandonnés, et le 30 juin l'outillage fut envoyé à Cheticamp, comté d'Inverness, C. B.

À Lunenburg, le dragueur a enlevé 3,780 verges cubes de vase et de pierres; à la rivière John 4,041 verges cubes de sable et de vase; à D'Escousse 4,860 verges cubes de sable, vase et pierre; à Port-Mulgrave 13½ verges cubes d'argile et de

pierres, et à Port-Hastings 270 verges cubes d'argile et de pierres. La quantité totale draguée s'est élevée à 14,323 verges cubes à raison de 70.51 centins la verge.

De la vente de vieux zinc à Lunenburg il a été retiré la somme de \$19.27 et du chemin de fer Intercolonial \$1,050 pour les opérations à Port-Mulgrave, et le tout fut déposé au crédit de l'honorable receveur général.

LE " CHALLENGE. "

Le 1er juillet le " Challenge " se trouvait à Kingsville, Ontario, et termina le creusement des fondations du quai ouest. Le 28, il commença les opérations de Morpeth, et creusa pour le quai alors en voie de construction. Le 9 août l'outillage de dragage fut ramené à Kingsville, où il fut employé jusqu'au 6 novembre à approfondir le port à 12 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse dans le lac Erié.

Pendant l'hiver des réparations très considérables ont été exécutées, à Walkerville, au dragueur, à la coque et au mécanisme, ainsi qu'au remorqueur et aux chalans.

Le 28 mai 1885 les travaux commencèrent à Goderich, lac Huron. Ces travaux consistaient dans l'enlèvement de la pointe de la batture qui bouche l'entrée du port afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds, et ils se continuèrent jusqu'au 15 juin ; le dragueur fut alors envoyé à Kincardine pour approfondir le chenal entre les jetées à l'entrée du port, et à la fin de l'exercice il s'y trouvait encore.

A Kingsville il a été enlevé 19,838 verges cubes d'argile, de sable et de pierres ; à Morpeth, 2,450 verges cubes de sable et une certaine quantité de vieux caissons ; à Goderich 1,675 verges cubes de sable, et à Kincardine 4,960 verges cubes de beau sable et gravier ; soit un total de 28,863 verges cubes, à raison de 71½ centins la verge cube.

LE " NIPISSING. "

Au commencement de l'exercice ce dragueur était employé à creuser le chenal sur la rivière à la Graisse, Rigaud, province de Québec, jusqu'à 6 pieds à l'eau basse. Le 9 août suivant il fut envoyé à Saint-Charles, sur la rivière Richelieu. Les travaux commencèrent le 14 et se continuèrent jusqu'au 21 octobre ils consistaient dans l'amélioration du chenal de la rivière à cet endroit.

Le 30 octobre, le " Nipissing " commença les opérations sur la batture de pierre dans la rivière des Outaouais, en aval du quai de Bronson, sur l'île Victoria, et vis-à-vis la cité d'Ottawa ; ces travaux se continuèrent jusqu'au 20 novembre. A cette époque la saison de navigation ayant été close, le dragueur fut mis en hivernement.

Après avoir subi des réparations pendant l'hiver le dragueur et les chalans furent envoyés à Sainte-Anne de Bellevue, où l'on commença, le 28 mai dernier, à creuser les fondations d'un quai. Le 18 juin le dragueur fut employé à enlever un obstacle à la Pointe-Claire, et le 24 il partait pour la rivière Saint-François, où il creusa, afin d'obtenir une profondeur de 7 pieds dans le chenal, vis-à-vis les moulins de Pierreville. Ces travaux se continuaient encore le 30 juin.

A Rigaud le dragueur a enlevé 6,950 verges cubes de sable, argile, gravier et cailloux ; à Saint-Charles 22,125 verges cubes d'argile, cailloux et gravier ; vis-à-vis Ottawa, 1,500 verges cubes de gravier et cailloux ; à Sainte-Anne de Bellevue 1,457 verges cubes de tuf et cailloux ; à la Pointe-Claire 660 verges cubes d'argile et de pierre ; et dans la rivière Saint-François 240 verges cubes de sable : soit un grand total de 32,932 verges cubes, à raison de 48 centins par verge cube.

Le chalan qui avait été condamné a été remplacé par un neuf.

LE " QUEEN OF CANADA. "

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était à Laprairie, employé à ouvrir une tranchée de 45 pieds de largeur à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, ainsi qu'à creuser en face du quai, à une profondeur de 7 pieds, dans les deux endroits, au niveau ordinaire de l'eau basse, et il y est resté jusqu'au 20 octobre.

Les travaux à l'Original, qui comprenaient le dragage à 7 pieds de profondeur au large du quai, ainsi que l'amélioration du chenal à partir de l'Outaouais, commencèrent le 24 octobre.

Le 13 novembre le dragueur fut envoyé à Ottawa pour travailler en même temps que le "Nipissing" sur la batture en pierre située en aval du quai de Bronson, car on avait pensé qu'il était à propos de profiter de l'abaissement des eaux dans la rivière des Outaouais pour obtenir la plus grande profondeur possible à un endroit où la navigation rencontrait un sérieux obstacle.

Pendant l'hiver on fit les réparations ordinaires, et le 23 mai dernier les travaux à la rivière à la Graisse, Rigaud, furent repris; ils étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice.

Le dragueur a enlevé à Laprairie 18,032 verges cubes de gravier, argile et pierres; à l'Original 1,848 verges cubes d'argile; vis-à-vis Ottawa 980 verges cubes de cailloux; dans la rivière à la Graisse 5,616 verges cubes d'argile, pierres et cailloux; en tout 26,476 verges cubes, à raison de $20\frac{7}{100}$ centins par verge cube.

"L'ONTARIO."

Ce dragueur ainsi que le remorqueur "Sir John" et deux chalans venaient d'être terminés au commencement de l'exercice. Le 14 juillet le dragueur fut mis à l'œuvre sur la rivière Napanee, Ontario, et il y resta jusqu'au 6 août creusant certaines parties de la rivière à une profondeur de 10 pieds.

L'outillage de dragage fut alors envoyé à Shannonville et employé sur la batture à l'embouchure de la rivière au Saumon. Il a déjà fallu de temps à autre ouvrir un chenal à travers la batture, qui se compose de sciure de bois et de dosses jetées dans la rivière par les scieries. Cette pratique devra cesser, car autrement le département sera chaque année obligé de creuser cette batture pour y maintenir une profondeur d'eau suffisante, ce qui n'aurait pas lieu ou ne serait pas nécessaire si les dosses, la sciure de bois ou les déchets des scieries n'étaient pas jetés dans la rivière. Après avoir fait une ouverture au milieu de la sciure de bois et des dosses, le dragueur creusa un chenal profond, ce qui l'occupa jusqu'au 15 novembre, date à laquelle l'outillage fut envoyé à Kingston et mis en hivernement.

Le 13 mai dernier le dragueur commença ses opérations en enlevant les débris provenant des cales à Kingston. Ces travaux se terminèrent le 5 juin et il fut alors envoyé à la rivière Napanee, où il demeura jusqu'au 20. De là il se rendit à Port-Hope, où il fut employé jusqu'à la fin de l'année à creuser l'entrée du port jusqu'à 16 pieds de profondeur.

Il a été enlevé de la rivière Napanee 16,604 verges cubes de sable et d'argile; à Shannonville 41,140 verges cubes de sable, argile et gravier; à Kingston 8,100 verges cubes de vase et d'argile; à Port-Hope, 720 verges cubes de sable; soit une quantité totale de 66,564 verges cubes, à raison de $11\frac{77}{100}$ centins par verge.

LE "SAINT-LOUIS."

On s'est procuré ce dragueur afin d'agrandir le coursier d'alimentation (*feeder*) conduisant du Saint-Laurent, près de Valleyfield, à la rivière Saint-Louis. Il a été employé à ces travaux pendant la saison entière des opérations de 1884-85, et la quantité de matières enlevées a été de 36,705 verges cubes, à raison de $6\frac{5}{8}$ centins la verge.

LE "WINNIPEG."

Au commencement de l'exercice ce dragueur était employé à ouvrir un passage ou chenal sur la batture du lac Winnipeg qui barre l'entrée de la rivière Rouge, et il a creusé pendant la saison à quelques endroits dans la rivière. Le dragueur a enlevé en tout et partout 58,900 verges cubes de vase, sable et argile.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St-Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 7 chalans.
do do *Cape Breton* et 5 chalans.
do do *Prince-Edward* et 6 chalans.
do do *George McKenzie* et 4 chalans.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada*, et 2 chalans.
do do *Nipissing*, 2^e chalans et le remorqueur *Dennis.*
do do *Saint-Louis.*
Le bateau de levage *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Dans le Manitoba.

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

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 6 chalans.
Le remorqueur *Georgia.*

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	509 28	507 98	507 17	508 10	527 53	527 31	508 33	508 33	508 33	507 98	488 26	486 27	6,094 87
Houille.....	619 05	246 50	260 03	123 75	111 86	90 00	90 00	120 60	.....	540 00	.....	186 05	2,381 24
Vivres.....	259 03	160 92	207 88	338 04	169 40	25 83	212 65	129 69	103 45	194 54	39 84	169 96	2,071 13
Approvisionnement's	.....	.....	.....	64 16	3 60	.....	.....	.....	.....	16 70	.....	124 51	209 03
Eau.....	94 14	.....	.....	39 06	.....	86 50	.....	.....	.....	100 74	.....	57 40	387 84
Reparations.....	.....	.....	.....	21 60	.....	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 60
Pilotage.....	135 00	130 00	174 75	68 29	305 13	733 70	250 42	20 00	3 25	4 00	50 00	1,211 56	2,821 10
Remorquage.....	.....	.....	130 00	125 00	52 50	102 50	67 50	60 00	65 00	65 00	2 50	42 00	977 00
Quaiage.....	.....	.....	.....	26 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 25	.....	25 00
Menues dépenses.....	3 08	.....	.....	41 54	.....	45 76	6 75	25 60	.....	184 05	.....	10 00	108 60
Totaux.....	1,619 88	1,045 40	1,269 83	1,356 14	1,173 02	1,622 60	1,139 65	863 52	680 03	1,638 01	700 85	2,309 56	15,418 19
Frais d'exploitation.	1,619 88	1,045 40	1,095 08	1,287 85	867 89	888 90	889 23	843 52	680 03	1,634 01	700 85	219 49	11,771 83
Réparat. ordinaires.	.....	.....	174 75	68 29	305 13	733 70	250 42	20 00	.....	4 00	.....	.....	72 29
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,090 07	3,574 07
Totaux.....	1,619 88	1,045 40	1,269 83	1,356 14	1,173 02	1,622 60	1,139 65	863 52	680 03	1,638 01	700 85	2,309 56	15,418 19

"CANADA."

Gages.....	519 85	415 33	415 33	415 33	415 33	387 33	387 33	387 33	387 33	387 33	468 33	390 33	5,004 48
Houille.....	137 80	.....	.....	.....	.....	450 00	.....	.....	.....	.....	337 56	.....	943 56
Vivres.....	124 75	131 80	101 68	103 87	55 72	97 69	83 59	69 74	76 42	113 39	194 16	.....	1,162 81
Approvisionnement's	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Equipment.....	.....	53 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau.....	.....	9 85	117 64	12 00	.....	4 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Reparations.....	.....	15 00	65 00	94 75	9 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage.....	.....	8 20	.....	.....	6 25	37 00	15 63	.....	11 66	27 20	10 00	65 00	2,062 00
Menues dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 66	.....	341 95
Totaux.....	815 45	783 11	673 85	755 53	496 60	552 22	940 75	507 07	493 41	547 66	2,469 50	824 41	9,849 86
Frais d'exploitation.	805 60	665 47	582 01	755 53	487 30	.....	459 00	.....	.....	547 66	1,045 31	.....	5,348 08
Réparat. ordinaires.	9 85	117 64	91 94	.....	9 30	.....	.....	.....	493 41	.....	.....	.....	604 60
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	552 22	481 75	507 07	.....	.....	1,414 19	824 41	3,897 28
Totaux.....	815 45	783 11	673 95	755 53	496 60	552 22	940 75	507 07	493 41	547 66	2,469 50	824 41	9,849 86

"NEW DOMINION."

Gages.....	484 03	497 00	484 50	488 52	453 86	265 19	147 50	140 00	145 00	211 56	484 75	.....	3,801 91
Houille.....	36 25	.....	195 00	35 00	5 68	.....	.....	.....	.....	.....	105 00	.....	341 25
Approvisionnement's	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79 76	37 66	123 10
Equipment.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39 00	.....	71 25
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 25	.....	.....	.....	.....	18 00	.....	16 00
Reparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	579 47	22 19	1,188 26
Pilotage.....	240 00	297 00	372 00	685 00	4 00	201 45	259 84	170 11	64 62	40 00	.....	.....	4 00
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,855 45
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	51 43	.....	156 43
Menues dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	28 68	.....	.....	.....	9 45	.....	10 00	108 13
Totaux.....	820 28	794 00	961 50	1,304 47	528 54	543 65	407 34	310 11	209 62	261 01	1,355 41	69 85	7,566 78
Frais d'exploitation.	820 28	794 00	961 50	1,268 52	528 54	527 57	.....	.....	.....	221 01	589 75	.....	5,711 17
Réparat. ordinaires.	.....	.....	.....	.....	.....	16 08	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	301 65
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	407 34	310 11	209 62	.....	765 66	69 85	1,552 96
Totaux.....	820 28	794 00	961 50	1,304 47	528 54	543 65	407 34	310 11	209 62	261 01	1,355 41	69 85	7,566 78

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“CAPE BRETON.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands-totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	487 75	470 91	484 50	476 69	302 50	147 50	147 50	140 00	195 63	404 50	487 99	117 30	3,745 47
Houille.....	4 00	301 20	301 20	.....	17 10	.....	.....	10 70	.....	.....	.....	242 71	439 60
Approvisionnement	.....	.....	3 99	.....	4 93	.....	.....	77 59	.....	.....	25 50	.....	253 41
Equipement.....	36 81	56 08	35 00	.....	57 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112 01
Eau.....	.....	600 00	10 20	.....	875 00	1 09	166 82	.....	55 00	529 17	94 70	126 00	185 40
Réparations.....	675 00	15 50	659 00	.....	3 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	362 98
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	3 00	.....	.....	42 91	.....	.....	.....	.....	2,600 00
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 80
Autres dépenses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61 41
Totaux.....	1,203 56	1,142 49	1,484 89	476 69	1,063 84	148 59	314 32	271 20	250 63	933 67	608 19	486 01	8,334 08
Frais d'exploitation.	1,203 56	1,142 49	1,474 69	476 69	1,033 84	.....	.....	.....	.....	.....	473 63	117 30	5,952 20
Réparat. ordinaires.	.....	.....	10 20	.....	.....	148 59	314 32	271 20	250 63	933 67	134 56	368 71	2,600 83
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,171 05
Totaux.....	1,203 56	1,142 49	1,484 89	476 69	1,063 84	148 59	314 32	271 20	250 63	933 67	608 19	486 01	8,384 08

“PRINCE EDWARD.”

Gages.....	487 75	445 27	517 37	573 78	522 57	147 50	160 25	140 00	145 09	145 00	346 24	.....	3,630 72
Houille.....	.....	.....	.....	149 60	4 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	183 66
Approvisionnement	.....	.....	.....	44 00	19 55	15 39	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	86 53
Equipement.....	.....	80 00	40 00	40 00	28 93	3 00	228 66	.....	.....	.....	40 00	.....	315 66
Eau.....	.....	.....	.....	314 23	49 11	35 11	.....	67 16	.....	5 00	31 33	.....	225 26
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	49 11	.....	.....	.....	.....	.....	482 64	200 70	1,148 95

Remorquage.....	450 00	1,075 00	675 00	.....	400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,600 00
Dép. contingentes.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 94	4 10	.....	9 00	.....	.....	.....	15 04
Total.....	937 75	525 27	1,632 37	1,796 61	1,024 22	203 53	393 01	207 16	154 00	150 00	920 21	200 70	8,144 83
Frais d'exploitation	937 75	525 27	1,632 37	1,482 38	975 11	.....	.....	.....	.....	.....	920 21	.....	6,473 09
Réparat. ordinaires.	.....	.....	.....	314 23	49 11	203 53	393 01	207 16	154 00	150 00	.....	.....	203 11
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,468 63
Totaux.....	937 75	525 27	1,632 37	1,796 61	1,024 22	203 53	393 01	207 16	154 00	150 00	920 21	200 70	8,144 83

“GEO. MCKENZIE.”

Gages.....	443 26	452 28	452 03	487 75	481 25	147 50	147 50	140 00	145 00	234 75	266 56	.....	3,397 88
Houille.....	167 00	37 40	112 20	123 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	453 00
Approvisionnement	.....	2 80	.....	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57 52	183 60	186 72
Equipement.....	.....	.....	154 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92 04	.....	.....	340 19
Eau.....	14 44	24 00	13 50	57 00	12 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 94
Réparations.....	1 70	28 17	3 00	3 00	.....	175 84	78 79	.....	.....	748 95	93 01	.....	1,256 48
Remorquage.....	1,360 81	525 90	800 00	631 91	379 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,596 85
Quaiage.....	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83 80
Dépenses conting.	.....	14 45	16 65	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	2 36	.....	48 45
Totaux.....	1,987 21	1,094 10	1,548 57	1,204 59	887 35	274 52	323 34	218 79	145 00	1,075 74	419 74	311 36	9,480 31
Frais d'exploitation	1,985 51	1,065 93	1,548 57	1,201 59	887 35	.....	.....	.....	.....	.....	287 48	.....	6,976 43
Réparat. ordinaires.	1 70	28 17	3 00	3 00	.....	274 52	323 34	218 79	145 00	1,075 74	132 26	311 36	177 87
do extraordinaire.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,336 01
Totaux.....	1,987 21	1,094 10	1,548 57	1,204 59	887 35	274 52	323 34	218 79	145 00	1,075 74	419 74	311 36	9,480 31

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“ CHALLENGE.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	430 00	414 67	405 00	405 00	359 81	132 15	115 00	115 00	185 15	250 00	333 74	404 58	3,550 10
Houille.....	23 00	67 50	11 25	186 76	81 19	.....	.....	.....	106 00	.....	106 00	932 92	1,215 67
Bois.....	110 00	103 87	100 00	95 70	7 88	.....	.....	.....	.....	.....	32 25	100 00	189 82
Vivres.....	18 57	.....	10 36	2 61	2 70	.....	.....	2 04	.....	.....	.....	7 75	686 15
Approvisionnement	57 61	95 41	99 43	67 33	400 00	1,812 10	3 36	1,271 56	3,482 06	2,672 65	4,204 25	8 95	14,739 00
Equipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 00	40 47	40 47
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 50	.....	17 50
Pilotage.....	6 70	21 11	.....	54 60	.....	.....	3 17	14 15	.....	37 97	.....	9 94	147 64
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mennes dépenses.....	645 88	702 56	626 04	893 18	853 72	1,944 25	121 52	1,402 74	3,667 21	2,904 19	4,782 00	2,127 39	20,670 68
Totaux.....	688 27	607 15	526 61	825 85	453 72	132 15	118 17	131 19	185 15	331 54	577 74	1,454 14	5,931 88
Frais d'exploitation.	30 02	68 16	15 55	17 06	400 00	1,812 10	3 35	59 40	111 36	397 93	4 65	18 25	1,125 73
Réparat. ordinaires.	27 59	27 25	83 88	50 27	.....	.....	.....	1,212 15	3,370 70	2,174 72	4,199 61	665 00	13,613 27
do extraordinaires.	645 88	702 56	626 04	893 18	853 72	1,944 25	121 52	1,402 74	3,667 21	2,904 19	4,782 00	2,127 39	20,670 68

“ NIPISSING.”

Gages.....	516 50	419 00	337 00	486 00	361 25	139 76	282 97	527 39	714 75	684 76	751 93	439 66	5,660 97
Houille.....	60 00	106 50	87 80	147 08	179 16	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	61 99	1,192 53
Bois.....	139 3	76 65	110 25	108 00	85 25	.....	.....	.....	.....	.....	34 83	103 88	668 21
Vivres.....	19 42	3 52	49 87	4 30	6 60	1 20	.....	.....	5 10	53 10	61 50	.....	204 01
Approvisionnement	10 00	.....	14 19	.....	1 39	.....	.....	.....	3 75	.....	23 75	47 27	100 35
Equipement.....	143 50	141 84	56 48	132 31	62 88	161 56	48 55	22 00	772 03	3,060 73	1,673 82	439 50	7,320 20
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	975 27	871 76	746 90	1,014 98	701 48	302 52	331 52	519 39	1,491 88	4,402 34	2,585 64	1,837 86	15,811 54
Remorquage.....	75 00	80 00	24 56	110 00	5 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	235 00
Mennes dépenses.....	6 50	.....	.....	6 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 81	100 56	233 15
Totaux.....	975 27	871 76	746 90	1,014 98	701 48	302 52	331 52	519 39	1,491 88	4,402 34	2,585 64	1,837 86	15,811 54
Frais d'exploitation.	826 77	729 92	690 42	832 67	638 60	140 96	282 97	527 39	719 83	741 61	911 82	1,398 36	8,491 34
Réparat. ordinaires.	148 50	141 84	56 48	132 31	62 88	73 06	48 55	22 00	797 82	272 00	787 82	439 50	2,146 39
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,173 81
Totaux.....	975 27	871 76	746 90	1,014 98	701 48	302 52	331 52	549 39	1,491 88	4,402 34	2,585 64	1,837 86	15,811 54

“ QUEEN.”

Gages.....	336 86	332 40	327 00	312 00	279 00	62 00	.....	.....	.....	257 50	185 64	274 88	2,377 28
Houille.....	.....	312 00	27 00	17 88	77 23	.....	.....	.....	.....	.....	290 00	90 00	814 10
Bois.....	.....	84 00	84 00	84 00	39 20	4 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28 75
Vivres.....	72 00	3 31	70 36	19 83	31 25	1 60	.....	.....	.....	.....	29 55	72 00	523 95
Approvisionnement	1 53	.....	28 91	12 36	35 70	8 00	.....	.....	.....	.....	4 80	2 62	179 07
Equipement.....	12 15	39 30	80 00	122 75	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	351 01	10 47	1,018 82
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 50	.....	128 25
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 31	108 76
Mennes dépenses.....	422 54	778 01	617 27	568 82	411 65	294 77	.....	.....	144 57	624 93	945 05	509 91	5,317 52
Totaux.....	410 39	742 71	588 36	556 46	375 95	212 77	.....	.....	.....	318 58	594 04	499 44	4,298 70
Frais d'exploitation.	12 15	35 30	28 91	12 36	35 70	8 00	.....	.....	.....	122 04	391 01	10 47	688 94
Réparat. ordinaires.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	328 88
do extraordinaires	422 54	778 01	617 27	568 82	411 65	294 77	.....	.....	144 57	624 93	945 05	509 91	5,317 52

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“ONTARIO.”

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages	379 19	341 00	395 00	395 00	197 50	43 00	45 50	40 00	112 00	203 66	400 00	400 00	2,951 85
Houille	534 86	94 41	348 00	348 00	341 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225 68	1,643 97
Vivres	93 97	104 51	100 00	100 00	100 00	.....	.....	.....	.....	33 15	100 00	100 00	698 48
Approvisionnement's .....	.....	35 44	56 85	.....	3 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128 93
Equipement	381 24	17 83	80 63	50 33	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	.....	88 94	601 87
Réparations	126 02	10 00	15 90	45 26	46 83	.....	.....	8 80	.....	500 94	.....	17 11	770 86
Pilotage	640 00	2 00	.....	.....	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 00	990 00
Co-Remorque	122 83	7 59	3 60	0 75	21 55	.....	.....	.....	.....	.....	4 86	4 90	168 08
Totaux	2,258 11	612 78	651 98	939 54	716 39	43 00	45 50	48 80	112 00	740 25	504 86	1,186 63	7,859 84
Frais d'exploitation.	2,132 09	602 78	636 08	894 28	669 86	43 00	45 50	40 80	112 00	239 31	504 86	1,169 52	7,088 98
Réparat. ordinaires.	126 02	10 00	15 90	3 60	46 83	.....	.....	8 80	.....	370 94	.....	17 11	699 20
do extraordinaires	.....	.....	41 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130 00	.....	.....	171 66
Totaux	2,258 11	612 78	651 98	939 54	716 39	43 00	45 50	48 80	112 00	740 25	504 86	1,186 63	7,859 84

“ST. LOUIS.”

Gages	145 00	145 00	145 00	145 00	106 32	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	30 00	147 53	969 18
Houille	68 50	51 84	.....	126 07	17 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68 51	332 49
Bois	11 50	22 75	4 50	.....	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43 25
Vivres	44 00	44 00	44 00	44 00	32 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 00	242 26
Approvisionnement's .....	.....	51 00	51 00	.....	3 25	.....	.....	.....	.....	.....	42 58	10 84	107 87
Equipement .....	.....	75 65	75 65	22 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97 71
Réparations	34 40	9 50	133 66	57 60	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 26	574 84
Dépenses conting. ....	.....	40 50	3 20	6 10	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	10 42	6 25	68 30
Totaux	303 40	313 59	457 01	400 83	476 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	83 00	295 59	2,435 70
Frais d'exploitation	269 00	304 09	323 35	343 23	176 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	72 58	267 13	1,860 86
Réparat. ordinaires.	34 40	9 50	133 66	57 60	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	10 42	29 26	274 84
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
Totaux	303 40	313 59	457 01	400 83	476 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	83 00	295 59	2,435 70

NATURE ET QUANTITÉ DES MATIÈRES ENLEVÉES PAR LES DRAGUEURS SUIVANTS, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1885.

" ST. LAWRENCE."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Argile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,978	2,978	.....	.....	.....	700	7,440
Bûl, v. bois de ser., fer, arg. et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	700	.....	.....	.....	87	.....	700	9,769
Sable ordinaire.....	700	4,375	1,312	.....	.....	.....	.....	1,088	3,674	4,237	.....	.....	6,387
Vase.....	10,880	5,850	11,900	9,275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,975
Totaux.....	11,560	10,925	13,212	9,275	700	700	2,978	4,073	3,674	4,375	1,400	1,400	61,562

" CANADA."

Cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360
Centre de charbon.....	630	2,700	3,420	382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,122
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,340	11,340
Sable ordinaire.....	630	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	630
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,260	2,700	3,420	742	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,340	19,462

" NEW DOMINION."

Cailloux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	950
Centre de charbon.....	.....	.....	.....	.....	.....	950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,615
Argile.....	3,825	.....	5,925	2,750	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,040
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,435
Sable ordinaire.....	5,390	12,070	9,325	11,950	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,705
Sable très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,120	.....	4,690
Totaux.....	9,215	12,070	14,850	14,700	6,635	.....	.....	.....	.....	.....	1,190	8,775	67,435	

" CAPE BRETON."

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320
Gravier.....	3,662	.....	2,472	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,334
Argile.....	.....	.....	2,468	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,468
Sable ordinaire.....	5,765	7,478	3,705	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,340
Sable très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,705
Vase.....	1,423	1,430	6,650	14,960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,433
Totaux.....	11,050	12,610	11,560	14,960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,500

" PRINCE EDWARD."

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,038
Argile.....	.....	720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,256
Sable ordinaire.....	8,895	5,015	6,570	5,370	1,692	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,061
Vase.....	.....	.....	6,570	5,370	1,693	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55,075
Totaux.....	8,895	6,860	13,140	10,740	3,385	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	114,923

" GEO. MCKENZIE."

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,495
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,642
Sable ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,835
Vase.....	3,780	1,371	790	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,351
Totaux.....	3,780	3,251	790	4,860	1,642	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,923

" CHALLENGE."

Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800
Argile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225
Sable et pierre.....	.....	225	725	419	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,844
Sable ordinaire.....	7,925	3,160	5,925	2,819	460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,964
Totaux.....	7,925	4,025	6,650	3,238	460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,863

Etat détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—Suite.

“ NIPISSING.”

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grands totaux.
Tuf.....	125	1,635	1,698	3,540	900						45	683	V. ps. cubes, 728
Cailloux.....	400	226	640	5,640	600						45	684	8,527
Gravier.....	2,875	4,005	7,062	4,020									1,865
Argile et pierre.....	2,950												17,962
Sable ordinaire.....	6,350	5,865	9,300	7,560	1,500						90	2,267	660
Totaux.....													3,190
													32,932

82

“ QUEEN.”

Cailloux.....					168							1,170	2,150
Gravier.....			840		980								1,008
Argile.....	4,032	4,004	3,344	3,320	1,848						952	3,046	20,546
Argile et pierre.....	784	1,061	140	336								448	2,772
Totaux.....	4,816	5,068	4,424	3,724	2,828						952	4,664	23,476

“ ONTARIO.”

Cailloux.....					480								5,484
Gravier.....			1,034	690									1,513
Argile.....	5,940	7,410	12,573	9,540	990						5,400	2,700	44,663
Sable ordinaire.....	6,024	2,350		1,010	3,030							2,520	13,934
Vase.....											1,080		1,080
Totaux.....	10,964	13,620	14,640	11,240	4,500						6,480	5,220	66,564

“ SAINT-LOUIS.”

Tuf.....		510											510
Argile.....	7,285	6,665	7,605	7,205	3,890							3,545	36,195
Totaux.....	7,285	7,175	7,605	7,205	3,890							3,545	36,705

Etat indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Argile et sable.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Argile.	Gravier.	Cailloux.	Vase.	Totaux.
Kingsville		1,844	17,769		225				19,838
Morpeth			2,450						2,450
Godenich			1,675						1,675
Kincardine			4,100			800			4,900
.....		1,844	28,994		225	800			28,863

Total de la dépense annuelle, \$20,670.68.

Coût par verge cube, 71 $\frac{1}{2}$ c.

"NIPISSING."

Bigaud					2,875	625	500		6,950
Saint-Charles			2,950		15,087	640	6,998		22,125
Ottawa						600			1,500
Sainte-Anne	728						729		1,457
Pointe Claire		660							660
Moulin de Pierreville			210						240
.....	728	660	3,190		17,962	1,865	8,527		32,932

Total de la dépense annuelle, \$15,811.54.

Coût par verge cube, 48 $\frac{1}{2}$ c.

"QUEEN."

Lapsaire					14,700	1,008			18,032
L'Original		2,324			1,848				1,848
Ottawa		445					980		980
Rigaud					3,998		1,170		5,616
.....		2,772			20,546	1,008	2,150		26,476

Total de la dépense annuelle, \$5,317.52.

Coût par verge cube, 20 $\frac{1}{2}$ c.

"ONTARIO."

Rivière Napanee			6,824		2,780				16,600
Shannonville			6,390		27,753	1,513	5,484		41,140
Kingston					7,020				8,100
Port-Hope			720					1,080	720
.....			13,934		44,553	1,513	5,484	1,080	66,564

Total de la dépense annuelle, \$7,859.84.

Coût par verge cube, 11 $\frac{1}{2}$ c.

"SAINT-LOUIS."

.....	510								36,705
-------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--------

Total de la dépense annuelle, \$2,435.70.

Coût par verge cube, 6 $\frac{1}{2}$ c.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

DRAGUEUR.	LOCALITÉ.	COMTÉ.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	\$ cts.	\$ cts.
"New Dominion"	Embouchure de Jemseg.....	Comté de Queen...	15,585	1,860 86	.....
	Battures d'Oromocto.....	Sunbury.....	37,150	4,435 74	.....
	Quai d'Indiantown.....	Saint-Jean.....	1,615	192 83	.....
	Moulins de Murray.....	do.....	3,120	372 52	.....
	Traverse Sainte-Marie.....	York.....	4,760	568 35	.....
Gibson.....	do.....	5,205	621 47	8,051 77	
"Canada"	Mabou.....	Inverness.....	.....	.....	.....
"Cape Breton"	Etang Benacadie.....	Cap-Breton.....	.....	.....	.....
	Ile Christmas.....	do.....	.....	.....	.....
	Etang Campbell.....	Inverness.....	.....	.....	.....
	Whycocomagh.....	do.....	.....	.....	.....
	Marine Slip Co.....	Richmond.....	.....	.....	.....
"Prince Edward"	Summerside.....	Prince.....	.....	.....	.....
	Jetée de la pointe Hurd.....	do.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	Grande Dune.....	Northumberland...	37,975	10,121 67	.....
	Outer Bar.....	do.....	6,387½	1,702 50	.....
	Navy Island.....	Saint-Jean.....	10,062½	2,682 01	.....
	Long Quai.....	do.....	7,137½	1,902 40	16,408 58
"Geo. McKenzie"	Lunenburg.....	Lunenburg.....	.....	.....	.....
	Rivière John.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	Descousse.....	Richmond.....	.....	.....	.....
	Port-Mulgrave.....	Guysboro'.....	.....	.....	.....
	Port-Hastings.....	Inverness.....	.....	.....	.....

			128,997½	.....	24,460 35

DRAGAGE.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	
	Vgs. cubes.	\$ cts.	Vgs. cubes.	\$ cts.	
"New Dominion"	67,435	8,051 77	.....	.....
"Canada"	.....	.....	11,340	6,228 19
"Cape Breton"	.....	.....	50,500	8,922 63
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	61,562½	16,408 58	.....	.....
"Geo. McKenzie"	.....	.....	14,323½	10,099 91
		128,997½	24,460 35	76,163½	25,250 73

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

NOUVELLE-ÉCOSSE.			ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs cubes	\$ cts.	\$ cts.	Vgs cubes.	\$ cts.
.....
.....
.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	67,435	8,051 77
11,340	6,228 19	6,228 19	.....	.....	.....	11,340	6,228 19
.....
6,435	1,136 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19,045	3,364 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,940	872 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19,760	3,491 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
320	56 53	8,922 63	.....	.....	.....	50,500	8,922 63
.....
.....	.....	.....	15,855	2,495 34	8,668 01	55,075	8,668 01
.....	.....	.....	39,220	6,172 67	.....	.....	.....
.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,562½	16,408 58
.....
3,780	2,665 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,041	2,849 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,860	3,426 93	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,372½	967 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....
270	190 37	10,099 91	.....	.....	.....	14,323½	10,099 91
.....
76,163½	.....	25,250 73	55,075	.....	8,668 01	260,236	58,379 09

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	*Frais de dragage.	Surintendance	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs cubes.	\$ cts.	Verges cubes.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	C
.....	.....	67,435	7,565 78	485 99	8,051 77	11-94004
.....	.....	11,340	5,852 27	375 92	6,228 19	54-9223
.....	.....	50,500	8,384 08	538 55	8,922 63	17-6685
55,075	8,668 01	55,075	8,144 83	523 18	8,668 01	15-7385
.....	.....	61,562½	15,418 19	990 39	16,408 58	26-6535
.....	.....	14,323½	9,490 31	609 60	10,099 91	70-513
.....
55,075	8,668 01	280,236	54,855 46	3,523 63	58,379 09	22-43

FRAIS DE DRAGAGE dans le Nouveau-Brunswick, pour les treize exercices terminés le 30 juin 1885.

Comté.	Localité.	Total pour les douze exercices terminés le 30 juin 1884.				Pour l'exercice 1884-85.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût par comté.		Quantité.		Coût.				
		Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.	Vgs. cub.	\$ cts.			
Gloucester	Bathurst	72,607½	20,629 52	20,629 52	20,629 52	72,607½	20,629 52	20,629 52	20,629 52	20,629 52	20,629 52	
Kent	Richibouctou	47,735	14,299 54	.....	.....	47,735	14,299 54	.....	.....	14,299 54	14,299 54
	Cocagne	14,580	4,831 02	.....	.....	14,580	4,831 02	.....	.....	4,831 02	4,831 02
	Boucouche	13,005	4,834 24	.....	.....	13,005	4,834 24	.....	.....	4,834 24	4,834 24
	do	3,510	1,110 70	.....	.....	3,510	1,110 70	.....	.....	1,110 70	1,110 70
do	Poigne du Frère	4,140	1,310 07	.....	.....	4,140	1,310 07	.....	.....	1,310 07	1,310 07
	do	14 23	26,499 80	.....	.....	14 23	26,499 80	.....	.....	14 23	26,499 80
Northumberland	Fer à Cheval	160,417½	44,594 13	.....	.....	160,417½	44,594 13	.....	.....	44,594 13	44,594 13
	Outer Bar	6,757½	2,330 17	.....	.....	6,387½	1,702 50	.....	.....	13,125	4,032 67
Queen's	Grande Dune	.....	46,924 30	.....	.....	37,975	10,121 67	.....	.....	10,121 67	10,121 67
	Grand Lac	34,160	6,375 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,375 44	6,375 44
	do	20,440	4,522 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,522 82	4,522 82
	Jemseg	45,720	10,256 88	.....	.....	15,585	1,860 89	.....	.....	61,305	12,117 74
St-Jean.	Washademoak	48,975	6,340 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,340 83	6,340 83
	Terminus du chemin de fer Int.	139,810	37,130 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,130 01	37,130 01
	Île Navy	6,300	2,754 17	.....	.....	10,062½	2,682 01	.....	.....	5,436 18	5,436 18
	Anse au Marble	29,925	4,374 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,374 40	4,374 40
do	Moulins de Murray	9,310	1,360 83	.....	.....	3,120	372 52	.....	.....	12,450	1,733 45
	Quai d'Indiantown	.....	.....	.....	.....	1,615	182 83	.....	.....	1,615	182 83
	Long Quai	.....	.....	.....	.....	7,137½	1,902 40	.....	.....	1,902 40	1,902 40
Sunbury	Oromocto	107,003	22,671 12	22,671 12	22,671 12	107,003	22,671 12	22,671 12	22,671 12	22,671 12		
Westmoreland	Pointe du Chêne	33,750	9,432 00	9,432 00	9,432 00	33,750	9,432 00	9,432 00	9,432 00	9,432 00	9,432 00	
	Frédéricton	39,395	7,699 15	.....	.....	4,760	568 35	.....	.....	39,395	7,699 15
York	Traverse Sainte-Marie	10,810	6,259 01	.....	.....	5,205	621 47	.....	.....	15,570	6,327 36
	Gibson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	621 47	621 47
†††	Dragueur New Dominion	.....	777 81	777 81	777 81	.....	.....	.....	.....	777 81	777 81
†††	.....	818,375½	214,008 22	214,008 22	214,008 22	128,997½	24,460 35	24,460 35	24,460 35	238,458 57	238,458 57

* Dragueur non employé en 1880-81; les frais ci-dessus étant pour entretien et réparations.

FRAIS de dragage dans l'Île du Prince-Édouard, pour les treize années terminées au 30 juin 1885.

Comté.	Localité.	Total pour les douze années terminées le 30 juin 1884.				Pour l'exercice 1884-85.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.				
		Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. cubes	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
King	Grande Rivière	46,140	8,983 97	8,983 97	46,110	8,983 97	46,110	8,983 97	106,140	17,119 43	33,461 73	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	17,119 43	106,140	17,119 43	106,140	17,119 43	44,430	7,378 33	7,378 33	
	Murray Harbour	44,430	7,378 33	33,461 73	44,430	7,378 33	41,303	16,261 66	4,046	670 61	670 61	
Queen.	Quai du ch. de l., Charlotte-town	41,303	10,264 56	10,264 56	41,303	10,264 56	4,046	670 61	19,151 46	9,604 55	9,604 55	
	Passage d'eau do	4,046	670 61	670 61	4,046	670 61	44,400	14,661 16	17,860	6,326 72	6,326 72	
	Crapaud	75,970	19,151 46	19,151 46	75,970	19,151 46	2,780	548 00	31,650	6,286 46	6,286 46	
	Povnal	44,400	9,604 55	9,604 55	44,400	9,604 55	12,165	2,441 28	3,825	756 24	756 24	
	Rocky Point	91,440	14,661 16	14,661 16	91,440	14,661 16	3,195	631 68	33,015	5,528 75	5,528 75	
	Creek des Neuf-Milles	17,860	6,326 72	6,326 72	17,860	6,326 72	15,855	2,495 34	39,220	6,172 67	6,172 67	
	Rivière Vernon	2,780	548 00	548 00	2,780	548 00	55,075	8,668 01	55,075	8,668 01	8,668 01	
	Iles Wood	31,650	6,286 46	6,286 46	31,650	6,286 46	110,483 71	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
	Quai de Hickey	12,165	2,441 28	2,441 28	12,165	2,441 28	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
	Poinette	3,825	756 24	756 24	3,825	756 24	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
	Fort Augustus	3,195	631 68	631 68	3,195	631 68	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
	Passage d'eau, Southport.	33,015	5,528 75	5,528 75	33,015	5,528 75	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
Prince	Summerside	15,855	2,495 34	2,495 34	15,855	2,495 34	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
	Jetée de Hurd's Point	39,220	6,172 67	6,172 67	39,220	6,172 67	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	
		559,078	110,483 71	110,483 71	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	559,078	110,483 71	110,483 71	

FRAIS de dragage dans Québec, pour les treize années terminées le 30 juin 1885, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Iles de la Mad'leine, comté de Gaspé.	6,800	2,392 92	2,392 92	6,800	2,392 92	2,392 92
Havre-aux-Maisons	495	242 05	242 05	495	242 05	242 05
Rivière Amherst	2,587 1/2	825 47	825 47	2,587 1/2	825 47	825 47
Témiscouata	8,122 1/2	3,997 59	3,997 59	8,122 1/2	3,997 59	3,997 59
Rimouski	18,005	7,458 03	7,458 03	18,005	7,458 03	7,458 03
	9,882 1/2	3,460 44	3,460 44	9,882 1/2	3,460 44	3,460 44

* A même la somme votée pour dragage à Québec.

Etat des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les treize années terminées le 30 juin 1885

EXERCICE.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		LES DU PRINCE ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Vgs. cubes.	Coût.	Vgs. cubes.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1873-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70					61,320	21,663 20	0 25.338
1875-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92			83,125	23,334 10	0 28.071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83			18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33.354
1876-76	79,935	17,040 52	91,974	24,865 90			58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21.642
1877-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74			74,460	12,768 27	299,935	70,766 91	0 23.694
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94			82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23.983
1878-79	132,556	27,400 22	116,307	28,267 59			46,490	9,164 07	295,352	64,931 88	0 21.950
1879-80	63,540	16,581 79	127,884	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	238,379	61,396 69	0 28.197
1880-81	44,315	12,385 85	87,117	23,061 64	2,317	693 44	46,835	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25.232
1881-82	79,640	18,326 87	89,566	33,363 71			47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28.331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93			68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25.880
1883-84	47,037	17,103 38	157,559	49,050 58			79,750	13,385 05	284,367	79,509 01	0 27.961
1884-85	125,997	24,460 35	76,163	25,250 73	8,122	3,997 59	56,075	8,668 01	268,362	62,376 68	0 23.25
	977,373	238,468 62	1,190,906	351,304 74	18,005	7,488 03	614,158	119,151 72	2,800,442	716,383 11	0 25.58

Etat des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les treize années terminées le 30 juin 1885.

1878-79	245	555 13							245	555 13	2 28.68
1879-80	12,370	2,668 90							12,370	3,686 90	0 29.94
1880-81	11,140	2,660 25							11,140	2,660 25	0 22.98
1881-82	10,640	2,660 00							10,640	2,660 00	0 24.90
1882-83	8,190	2,500 00							8,190	2,500 00	0 30.41
1883-84	5,460	2,500 00							5,460	2,500 00	0 45.78
1884-85	48,045	14,432 28							48,045	14,432 28	0 30.03

Etat des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les treize exercices depuis 1872-73 jusqu'à 1883-84.				1884-85.				Total pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.			
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	
	Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.		Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.		Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.	
"New Dominion"	441,158	85,570 70	21.66	67,435	8,051 77	11.940	508,563	103,622 47	20.37			
"Canada"	370,889	122,344 55	32.98	11,340	6,228 19	54.922	382,229	128,572 74	33.63			
"Capo Breton"	452,228	113,558 63	25.11	50,500	8,972 63	17.688	502,728	122,481 26	24.36			
"Prince Edward"	568,913	112,233 64	19.69	55,076	8,668 01	15.738	624,989	120,902 65	19.34			
"St. Lawrence"	438,529	135,788 78	30.96	61,562 1/2	16,408 68	26.663	500,091 1/2	162,197 36	30.43			
"Geo. McKenzie"	263,907	72,009 13	28.36	14,323 1/2	10,099 91	70.513	266,230 1/2	82,109 04	30.61			
	2,526,624	651,505 43	25.78	260,236	56,379 09	22.43	2,786,860	709,885 52	25.47			

Etat des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.

Localité.	De 1872-73 à 1883-84—Douze exercices.				1884-85.				Total pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.			
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.		Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	
	Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.		Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.		Vgs. cubcs.	\$ cts.	Cts.	
Parrshoro	42,595	12,804 68	30.06	Nil.	Nil.	Nil.	42,595	12,804 68	30.06			
Windsor	5,450	1,627 60	29.86	Nil.	Nil.	Nil.	5,450	1,627 60	29.86			
	48,045	14,432 28	.....	Nil.	Nil.	Nil.	48,045	14,432 28	300.3			

ANNEXE No 6.

RAPPORTS

AU SUJET DES TRAVAUX DONT ON A DEMANDÉ L'EXÉCUTION SUR LA

Rivière des Outaouais et le lac Témiscamingue,

PAR

H. F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF, ET THOS GUERIN, I.C.,

ACCOMPAGNÉS D'UN MÉMOIRE DU

RÉV. C. A. M. PARADIS, O.M.I.

ANNEXE No 6

RAPPORTS DE MM. PERLEY ET GUERIN, AU SUJET DES TRAVAUX
DONT ON A DEMANDÉ L'EXÉCUTION SUR LA RIVIÈRE DES
OUTAOUAIS ET LE LAC TÉMISCAMINGUE, ACCOMPAGNÉS D'UN
MÉMOIRE DU RÉVÉREND PÈRE PARADIS.

Réf. n° 57,815.

OTTAWA, 18 mars 1885.

MONSIEUR,—Vu que, dans le cours des quelques dernières années, l'attention de l'honorable ministre a été attirée sur plusieurs projets ayant pour but d'améliorer le haut de la rivière des Outaouais, et de faciliter le flottage du bois, le département a voté, pendant la session de 1884, un crédit pour payer les frais de l'étude jugée nécessaire.

Cette étude fut confiée à M. Thomas Guerin, ingénieur du département, que ses connaissances scientifiques et l'exercice de sa profession pendant de nombreuses années rendaient éminemment propre à remplir la tâche à lui ainsi échue, et j'ai maintenant à soumettre, pour l'information et l'examen de l'honorable ministre, le rapport et les plans préparés par ce monsieur.

Le service accompli par M. Guerin est sommairement exposé dans l'extrait suivant des instructions préparées pour sa gouverne :—

“ Il y a quatre projets d'amélioration du haut de l'Outaouais :

“ 1° Construire, au rapide de la Montagne, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter jusqu'au niveau du lac Témiscamingue la partie de l'Outaouais qui s'étend jusqu'au pied de ce lac, dans le but de permettre une navigation continue depuis la tête du lac jusqu'au rapide de la Montagne, qui est à 11 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa, point avec lequel une communication pourrait être établie au moyen d'un embranchement de chemin de fer ou d'une grande voie publique.

“ 2° Construire, au pied du lac Témiscamingue, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter l'eau du lac et la maintenir à 15 pieds au-dessus de son niveau normal d'été, dans le but de retenir cette eau jusqu'à ce que la rivière des Outaouais ait baissé au point que le flottage ou la descente du bois se fasse difficilement, et que la quantité d'eau fournie aux scieries d'Ottawa soit diminuée, alors que des pertuis seront ouverts dans la digue et qu'on lâchera les eaux emprisonnées pour faire monter la rivière, ou pour fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries.

“ 3° Construire, d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais, immédiatement en amont du confluent de la Mattawa, une digue d'une hauteur suffisante pour hausser l'eau de l'Outaouais, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue, et ainsi amener la navigation presque immédiatement en correspondance avec les facilités offertes par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

4° Une proposition du révérend monsieur Paradis, prêtre missionnaire au lac Témiscamingue, d'abaisser ce lac de 21½ pieds, et de construire au rapide des Erables —7 milles en amont de Mattawa—une écluse de hauteur suffisante pour obtenir une navigation d'eau morte jusqu'à la tête du lac Témiscamingue.

Quant aux projets 1 et 2, je dirai ici qu'aux dates du 16 février 1882 et du 12 avril 1883, j'ai soumis des lettres qui ont été publiées dans le rapport annuel pour 1883, et je les reproduis plus bas vu qu'elles se rattachent au sujet qui nous occupe.

Pour en revenir au rapport de M. Guerin, on verra qu'il décrit la rivière des Outaouais, depuis la Mattawa, en montant, jusqu'à la tête du lac Témiscamingue,

ainsi que la rivière Blanche—l'une des trois rivières qui se jettent dans le lac—sur un parcours de 24 milles, disant qu'elle est actuellement navigable sur cette distance lorsque l'eau y est la plus basse, et sur celle de 30 milles lorsque l'eau est à son niveau le plus haut. La deuxième rivière, les Quinze, qu'ont dit être l'Outaouais, est un grand cours d'eau, mais elle est interrompue par beaucoup de cascades et de chutes, et, par conséquent, innavigable. La troisième est la rivière à la Loutre, cours d'eau comparativement petit.

Le lac Témiscamingue a ses hautes eaux dans la dernière partie de mai, époque à laquelle il commence à baisser ; il atteint la période des basses eaux en octobre et commence alors presque immédiatement à monter. La différence moyenne entre les hautes et les basses eaux est de $12\frac{1}{2}$ pieds, mais cette différence a atteint 19 pieds les années où des crues extraordinaires se sont produites. M. Guerin a traité à fond la question de convertir le lac Témiscamingue en un réservoir, suivant le projet n° 2, et il termine son examen en disant qu'il serait "futile d'essayer à alimenter les scieries de la Chaudière (Ottawa), ou à fournir assez d'eau pour flotter des billots dans la rivière (des Outaouais), au moyen d'une accumulation de 15 pieds dans le lac Témiscamingue, et qu'il faudrait une accumulation de plus de 15 pieds pour arriver à cette fin, mais qu'alors il en résulterait qu'une étendue de bonne terre serait submergée à la tête du lac."

Ceci confirme l'opinion émise dans ma lettre du 16 février 1882, que la décharge des eaux emprisonnées dans le lac, pendant l'étiage de l'Outaouais, ne profiterait pas aux scieries de la Chaudière.

En supposant que ce projet pût être réalisé, on estime que la digue et les ouvrages pour régler la décharge des eaux, etc., coûteraient \$1,045,500.

A l'égard du projet n° 1 consistant à construire, aux rapides de la Montagne, une digue d'une hauteur suffisante pour supprimer le Long-Sault, qui a $7\frac{1}{2}$ milles de longueur et une pente de $53\frac{1}{2}$ pieds, et obtenir ainsi une navigation ininterrompue jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, M. Guerin dit qu'il faudrait augmenter jusqu'à 8 pieds la profondeur d'eau au pied du lac, non seulement pour les besoins de la navigation, mais pour diminuer la force du courant ; et il propose de donner à la digue voulue la hauteur nécessaire pour hausser de $2\frac{1}{2}$ pieds, d'une manière permanente, le niveau du lac. En adoptant ce projet on obtiendrait 94 milles de navigation d'eau dormante, soit—en ajoutant la distance sur laquelle la rivière Blanche pourrait être utilisée, savoir, 30 milles—un total de 124 milles.

On place à \$2,100,000 le coût de la digue, des glissoires, etc., que nécessiterait la mise à exécution de ce plan.

Le projet n° 4, d'abaisser de $21\frac{1}{2}$ pieds le niveau du lac Témiscamingue, et de construire à la tête du rapide des Erables, une écluse de hauteur suffisante pour noyer le Long Sault, diffère du projet n° 1 en ce qu'il faudrait faire une grande somme de dragage ou excavation à la décharge du lac Témiscamingue, ou, ce qui est la même chose, à la tête du Long Sault, en outre de la construction d'une digue, de glissoires pour le bois, etc.

Le chenal, au pied du lac Témiscamingue, est divisé en deux par une île ; la partie est est le chenal principal dans lequel l'eau coule toujours, tandis que la partie ouest ne sert que pendant les crues, lorsque le lac a monté jusqu'à un certain point, et qu'il reste au-dessous de son niveau normal. M. Guerin propose d'approfondir seulement le chenal est, mais il serait impossible de le faire à cause de la grande vitesse et de la force du courant qui empêcheraient de mettre en position ou de faire fonctionner l'outillage et les machines à draguer ou creuser. En outre, que ferait-on des matières qu'il faudrait enlever sur une distance de $1\frac{1}{2}$ mille pour obtenir la profondeur de 24 pieds nécessaire à l'exécution de ce projet—matières dont la quantité s'élèverait à 960,000 verges cubes ?

Autant qu'on a pu s'en assurer, ces matières sont des cailloux de toutes grosseurs, d'entre lesquels toutes les pierres plus petites et le gravier ont été chassés par la grande force du courant, et j'ai appris de M. Guerin qu'il peut se faire que ce dépôt de cailloux recouvre de la roche compacte.

Par l'adoption de ce projet une grande étendue de terre autour de la partie supérieure du lac Témiscamingue (pas moins de 15,000 acres actuellement submergées)

deviendrait utile à la colonisation, et les terrains bas, à la tête du lac, qui actuellement ne sont pas cultivables à cause de leur grande humidité, acquerraient de la valeur, mais la navigation de la rivière Blanche serait ruinée.

Le coût de la digue, du dragage, des excavations, des glissoires, etc., que nécessiterait la réalisation de ce projet, serait de \$2,327,500.

Une modification de ce projet serait de construire la digue au rapide des Erables, qui sont à $4\frac{1}{2}$ milles de Mattawa, et d'amener ainsi la navigation à cette distance du chemin de fer Canadien du Pacifique. On estime que cela coûterait \$2,656,500.

J'ai déjà dit que ce plan a été proposé par le révérend M. Paradis, et j'annexe au présent rapport son mémoire sur le sujet.

M. Guerin n'a évidemment pas examiné le projet n° 1 dans son ensemble, car, tel que soumis, il a été suggéré que la digue en travers de l'Outaouais, en amont du confluent de la Mattawa, devrait avoir la hauteur voulue pour faire monter l'eau de la rivière, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue. M. Guerin ne discute que la construction d'une digue ayant les proportions voulues pour noyer le rapide de la Montagne et créer seulement une navigation continue jusqu'au pied du Long Sault—distance de $32\frac{3}{4}$ milles—en sorte que les difficultés et les obstacles causés par le Long Sault demeureraient.

On estime que les travaux suggérés coûteraient \$2,594,000; mais les avantages à retirer de leur construction seraient pratiquement nuls.

M. Guerin a discuté la question des matériaux avec lesquels on devrait construire les digues dont il s'agit dans les projets soumis; il a repoussé l'emploi du bois, disant que ce n'est pas ce qu'il faut, et recommande qu'on ne se serve que de pierre; ses calculs de la force, des dimensions et de la stabilité des constructions projetées sont basés sur l'emploi de la pierre seulement. Je suis parfaitement d'accord avec cette recommandation; les estimations de coût qui ont été fournies comprennent la construction de digues en maçonnerie, qui, bien qu'exigeant le plus de dépense pour le moment, se trouveraient les plus sûres, les plus satisfaisantes et les plus économiques à la fin, attendu qu'une fois construites le but atteint serait permanent et durable, et que les frais d'entretien et de réparation seraient réduits à un minimum.

La question des frais qu'entraînerait la mise à l'exécution des différents projets a été soigneusement pesée, et dans tous les cas la digue des plus grandes dimensions, c'est-à-dire ayant un facteur de 4 pour la stabilité, a été prise pour les fins des estimations. Les montants totaux peuvent paraître élevés, excessifs même, en comparaison des résultats à obtenir, mais il ne faut pas oublier que la construction d'une digue à n'importe lequel des points suggérés serait un ouvrage d'importance dont le pendant n'existe peut-être pas. Les hautes digues dont parle M. Guerin sont, à proprement parler, des barrages que l'on a construits en travers de vallées à sec dans le but d'y amasser et enfermer de l'eau; leur construction a été jusqu'à un certain point une chose facile, attendu qu'elles ont été élevées dans un pays où l'on peut dire que l'hiver est inconnu.

Une digue—à proprement parler, un barrage (car le véritable sens du mot digue a été faussé, un barrage étant une construction en travers d'une rivière ou d'un cours d'eau, par-dessus le sommet ou la crête de laquelle l'eau passe constamment)—en travers de l'Outaouais aurait à être construite dans le lit de la rivière et exposée aux longues gelées d'hiver, aux fortes crues de printemps, aux fréquents changements du niveau de l'eau pendant l'été et à un courant rapide toujours. Si l'on joint à cela le fait que la saison propice pour la pose des fondations se borne à une couple de mois, il est facile de voir que ce serait un ouvrage long et dispendieux à construire. Il a donc fallu adopter un prix élevé dans la préparation des estimations de coût.

Le projet n° 1, savoir, celui de construire au rapide de la Montagne un barrage qui aurait pour effet de supprimer le Long Sault et de donner une nappe d'eau navigable de 130 milles de longueur, est soumis comme étant le plus facile à réaliser et celui qui produira le plus d'avantages.

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

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

M. A. GOBEL, secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 12 vrier 1885.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 1 juin dernier, m'envoiant de faire l'étude et un rapport des différents projets soumis au département concernant certaines améliorations que l'on a proposé de faire aux rapides du haut de la rivière des Outaouais et au lac Témiscamingue, je me suis rendu à Mattawan le 6 du même mois. Là je me procurai tout l'équipement nécessaire, et je partis le 10 pour le lac Témiscamingue.

Arrivé au pied de ce lac, je partageai mon monde en deux détachements dont l'un fut chargé de faire une levée hydrographique de l'Outaouais depuis ce point jusqu'à l'embouchure de la rivière Mattawan, ou le village de Mattawan, tandis que l'autre, avec moi-même, se rendit à la tête du lac pour faire l'examen nécessaire de cette dernière localité.

Un petit bateau à vapeur appartenant à M. Latour, marchand de bois, navigue sur le lac et sert principalement à remorquer des radeaux. Ce bateau nous fut très utile chaque fois que nous eûmes à remonter ou descendre le lac, car à cause des grands vents qui y sont fréquents il serait tout à fait dangereux pour de petites embarcations lourdement chargées comme les nôtres l'étaient, de tenter une pareille entreprise.

La rivière depuis Mattawan jusqu'au lac Témiscamingue.—Depuis Mattawan jusqu'au lac Témiscamingue les bords de la rivière sont presque partout rocheux et escarpés, s'élevant parfois à une hauteur de 400 pieds. L'espèce de roche est du gneiss et de la syénite, excepté à la tête du lac où il y a un banc de très beau calcaire. La navigation est interrompue, pendant les 14 premiers milles de cette distance, par quatre rapides qui sont un obstacle au trafic qui peut résulter de la colonisation de cette région. À l'eau basse ces rapides ont une inclinaison totale de 28 pieds ; on les appelle les rapides de la Demi-charge, de la Cave, des Erables, et de la Montagne.

Immédiatement en amont du rapide de la Montagne commence une étendue d'excellente navigation d'environ 19 milles, appelée le lac des Sept-Lieues, dont la largeur varie de 1,000 à 1,600 pieds. Bien que sa largeur ne soit pas beaucoup plus grande que celle de la rivière en beaucoup d'endroits, on peut dire avec assez de raison que c'est un lac, attendu que son inclinaison totale, de la tête au pied, n'est que de 6 pouces.

Nous avons sondé ce lac à plusieurs endroits, et lui avons trouvé, en général, une profondeur d'environ 60 pieds. À un endroit il avait 397 pieds et nulle part moins de 30. Nous avons obtenu, dans le voisinage du rapide de la Montagne, une section longitudinale par laquelle on peut voir que ce lac est le résultat de l'obstacle ou barrage naturel à son pied—appelé rapide de la Montagne—qui refoule l'eau et la tient aussi calme que le réservoir d'un moulin.

À la tête du lac des Sept-Lieues, commence un autre formidable obstacle à la navigation, savoir, le Long-Sault, qui est rapide, continu et violent sur une distance de 7½ milles, et qui, à l'eau basse, a une pente totale de 52½ pieds.

Le lac Témiscamingue commence à la tête du rapide en dernier lieu mentionné. À l'exception de quelques rares endroits de peu d'étendue, ses bords sont escarpés comme ceux de la rivière à partir de Mattawan. Ce lac est de forme irrégulière. Il a environ 68 milles de longueur et environ 115.25 milles de superficie. Une chose qui frappe lorsqu'on remonte ce lac, c'est que les cours d'eau qui s'y jettent sont tous de violents rapides, fait qui peut s'expliquer par la nature de ses bords. Ces cours d'eau seraient précieux comme puissance hydraulique pour les colons qui s'établiraient dans cette contrée.

À la tête du lac, le caractère des bords change entièrement ; leur nature rocheuse et abrupte disparaît. Trois rivières se jettent dans le lac, à cet endroit ; ce sont, par ordre de grandeur, la rivière des Quinze, la rivière Blanche et la rivière à la Loutre.

Rivière des Quinze.—La rivière des Quinze, qu'on dit n'être autre que celle des Outaouais, est un grand cours d'eau ; et, ainsi que son nom l'indique, elle a quinze rapides.

La Blanche.—La rivière Blanche est un cours d'eau si tranquille et si dépourvu de mouvement en apparence, qu'à première vue on est tenté de le prendre pour un bras du lac. Nous en avons fait un examen hydrographique sur une distance d'environ 5 milles, à partir de son embouchure. Sa profondeur variait de 20 à 16 pieds, et sa largeur de 400 à 320. Sa vitesse moyenne n'excédait pas un dixième de mille à l'heure. Son débit était alors de 531 pieds cubes par seconde; à l'eau basse, il ne serait que de 122 pieds.

Je remontai cette rivière la distance d'environ 24 milles, mesurés sur la vitesse du bateau à vapeur, et trouvai, à cette distance, une profondeur de 8 pieds et une largeur d'environ 200. Nous ne pûmes aller plus loin à cause d'une chute d'environ deux pieds, mais suivant les renseignements fournis par un sauvage, il y a, en amont de cette chute, de l'eau profonde et calme sur un parcours de 6 ou 7 milles. A l'époque où cette excursion fut faite, le niveau du lac était d'environ 5 pieds plus élevé que celui des basses eaux, et de 7 pieds plus bas que son niveau à l'eau haute, en sorte que nous pouvons conclure que cette rivière est navigable sur la distance de 24 milles, à son niveau le plus bas, pour les bateaux tirant de $2\frac{1}{2}$ à 3 pieds d'eau, et sur celle de 30 milles à l'eau haute.

Rivière à la Loutre.—La rivière à la Loutre ressemble à la Blanche près de son embouchure, bien qu'elle n'ait pas la moitié de sa capacité. Nous l'avons examinée sur une distance d'environ $1\frac{1}{2}$ mille et constaté que sa plus grande profondeur était de 10 pieds, sa vitesse de 0.26 pied par seconde, et son débit de 229 pieds cubes par seconde.

Ces faits démontrent que la rivière Blanche et la rivière à la Loutre sont toutes deux des cours d'eau insignifiants, à en juger par le volume d'eau qu'ils débitent, bien que la première soit navigable sur 24 milles de son parcours.

Nature du sol.—A cause des bords élevés et escarpés de l'Outaouais et du lac il n'y eut pas moyen de juger de la nature du sol avant d'arriver à la tête du lac. Là la rivière Blanche et la rivière à la Loutre nous permirent de pénétrer dans l'intérieur et de connaître la nature du sol. La terre, dans le voisinage de ces rivières, est indubitablement bonne. Naturellement, je ne puis estimer l'étendue de bonne terre qu'il y a dans cette région, mais tout ce que nous en avons vu en remontant la Blanche et la Loutre est de qualité supérieure.

Sondages au lac Témiscamingue.—A la tête du lac, depuis l'île du Chef jusqu'à l'extrémité nord, des sondages ont été exécutés dans plusieurs directions ainsi que vous le verrez en consultant le plan ci-joint. La ligne de sonde avait une longueur de 120 pieds qui fut bientôt insuffisante pour toucher fond au sud de l'île du Chef. Je fis demander au département une ligne de 400 pieds qui n'arriva qu'après que nous eussions commencé à opérer sur le lac des Sept-Lieues. Toutefois, toutes les données nécessaires pour l'accomplissement de l'objet en vue furent obtenues par les moyens disponibles, avant notre départ du lac Témiscamingue.

Hautes eaux et basses eaux du lac Témiscamingue.—L'époque des hautes eaux de ce lac est la fin du mois de mai; la fin du mois d'octobre est celle des basses eaux. Lorsque fut fait le présent examen (en juillet) le lac paraissait baisser d'environ deux dixième de pied par jour. Pour savoir à quoi s'en tenir sur le niveau des hautes et des basses eaux, il fallut se renseigner auprès des personnes vivant sur les lieux. M. Latour, à sa scierie, et M. Piché, à sa ferme, indiquèrent certaines marques au moyen desquelles on trouvait les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse. Les renseignements fournis par ces deux messieurs s'accordaient assez bien quant au niveau de l'eau haute, mais ils différaient de plus de 18 pouces pour celui de l'eau basse. Ce dernier, toutefois, fut assez exactement obtenu dans le mois d'octobre. En somme, il ressort de tous ces renseignements que la différence de niveau entre les hautes et les basses eaux ordinaires du lac Témiscamingue est d'environ $2\frac{1}{2}$ pieds; mais il est des années où les crues de printemps font monter le lac de beaucoup au-dessus de son niveau ordinaire des hautes eaux, et il arrive que la différence de niveau entre les hautes et les basses eaux est de plus de 19 pieds.

Inclinaison du Long-Sault.—Une levée hydrographique de la rivière des Outaouais a été faite depuis le pied du lac Témiscamingue jusqu'à Mattawan, et de cet examen

il ressort que la pente depuis ce lac jusqu'au lac des Sept-Lieues, où l'inclinaison des rapides du Long-Sault est de 52½ pieds à l'eau basse, et de 49 pieds seulement à l'eau haute. Ceci semble anormal et demande à être expliqué.

En consultant le plan soumis avec le présent rapport, on peut voir qu'à la tête du Long-Sault l'issue du lac Témiscamingue est divisée en deux chenaux par une île; le niveau du fond du chenal est d'environ 7 pieds plus bas que celui du fond du chenal ouest que l'eau basse laisse à sec.

Il suit de là qu'à l'eau haute les deux chenaux continuent à décharger l'eau du lac Témiscamingue, par le Long-Sault, dans le lac des Sept-Lieues. L'issue du lac des Sept-Lieues est au rapide de la Montagne, et la capacité du chenal ici est moindre que les capacités réunies des deux chenaux qui constituent l'issue du lac Témiscamingue, en sorte qu'à l'eau haute ces deux chenaux versent dans le lac des Sept-Lieues plus d'eau que n'en peut écouler l'issue de ce dernier, ce qui fait que le lac des Sept-Lieues monte pendant que le lac Témiscamingue baisse. Il en résulte que la différence de niveau doit être moindre à l'eau haute.

De plus, lorsque le niveau du lac Témiscamingue baisse au point de laisser à sec le chenal ouest, ce lac n'a plus pour issue que le chenal est, qui est presque des mêmes dimensions que l'issue du lac des Sept-Lieues; mais comme la superficie de ce dernier lac est plusieurs fois moindre que celle du lac Témiscamingue, son niveau baisse plus vite, et la différence de niveau est plus grande à l'eau basse qu'en aucun autre temps.

Débit de la rivière des Outaouais.—Le débit du lac des Sept-Lieues a été mesuré au courant immédiatement en amont du rapide de la Montagne, le 21 août dernier. Il était alors de 16,383 pieds cubes par seconde, l'élévation du lac étant de 135,09 au-dessus de la donnée ce jour-là. De ceci il suit qu'à l'eau haute le débit sera de 25,100 pieds cubes par seconde, et qu'à l'eau basse il sera de 14,800 pieds cubes par seconde. Telle est la vitesse du courant de la rivière des Outaouais au sortir du lac des Sept-Lieues.

Digues.—Comme dans chacun des projets soumis au département il est question de construire une digue d'un bord à l'autre de la rivière des Outaouais, il devient nécessaire de faire choix de la matière qu'il convient le mieux d'employer dans la construction de cette digue; et, dans ce choix, il nous faut nous en tenir à la glaise, au bois ou à la pierre. Je ne saurais recommander une digue en glaise ou en terre dans le cas actuel, pour la raison qu'on ne pourrait se procurer cette matière en quantité suffisante dans aucune des localités où l'on propose qu'il soit construit une digue, attendu que les bords de la rivière se composent de roche et de cailloux. Même s'il était possible de se procurer cette matière, il ne serait pas prudent de s'en servir pour construire une digue d'une importance comme celle qu'aurait l'une ou l'autre des digues projetées dans les plans en question. Sa cohésion est incertaine. Une pareille digue pourrait durer plusieurs années, puis se rompre tout à coup sans qu'aucun indice ne prévint de l'événement. Une taupe pourrait s'y creuser un chemin qui permettrait à l'eau de pénétrer dans la digue et de la détruire, ce qui serait cause d'une inondation capable d'emporter tout ce qu'elle rencontrerait sur son passage.

Une digue en bois peut se dégrader. Elle est plus légère que l'eau, et, par conséquent, pour qu'elle tienne en place, il faut la boulonner au fond ou la charger de pierre. Chaque pied cube de pin dans une digue a, en sus de son propre poids, une force soulevant de trente livres. Pour résister à cette force destructive, il n'y a, dans une digue en bois, que la résistance des boulons qui sont là pour l'assujétir au fond, ou le poids de la pierre dont elle peut être chargée. La première de ces forces est très peu sûre, attendu qu'en beaucoup de cas les trous forés dans le fond pour les boulons sont si grands qu'il n'y a là aucune résistance; l'autre est également peu sûre, car l'enrochement à pierre perdue occupe, dans la digue, un espace d'environ 25 pour 100 plus grand que son propre contenu cubique, en sorte que la pesanteur spécifique de la partie de la digue qu'occupe la pierre n'est pas beaucoup plus grande que celle de l'eau. En outre la quantité de la pierre est tellement moindre que celle

du bois que son utilité comme moyen d'augmenter la stabilité de la digue n'est nullement un agent important.

Il suit de ces faits qu'on ne peut faire aucun calcul sûr relativement à la stabilité d'une digue en bois, car il n'y a pas de données certaines sur lesquelles baser ce calcul. Une digue en bois peut se rompre à tout instant, et ainsi mettre la vie et la propriété en danger ; car les matériaux dont elle se compose, entraînés par l'inondation, détruiront toute construction sur leur passage. C'est pourquoi le bois ne peut être recommandé comme matière propre à être employée dans la construction d'une digue si considérable qu'aucune de celles projetées dans les plans relatifs au lac Témiscamingue.

Il semble évident, d'après l'exposé de la question, que la digue, dans chacun de ces projets, devrait être de l'espèce la plus solide et la plus durable, et réunir toutes les précautions possibles contre les accidents de quelque source que ce soit. Or la maçonnerie en pierre posée au ciment est le seul moyen sûr de construction qui s'offre dans le cas actuel.

Digues en maçonnerie.—Quant à la question d'efficacité d'une digue en maçonnerie il n'est pas difficile d'arriver à une conclusion relativement à la stabilité d'une pareille construction, attendu qu'on peut lui donner la force qu'on veut. Toutefois, ce n'est pas à proprement parler une digue que l'on propose de construire dans aucun des cas actuels ; c'est un barrage.

Une digue emprisonne simplement un volume d'eau et n'a à résister qu'à sa pression hydrostatique, tandis qu'un barrage refoule l'eau en mouvement et doit résister à sa pression tant hydrostatique qu'hydraulique. Vu que l'expression "digue" est employée dans les deux sens par les personnes intéressées dans les projets actuels, je me suis servi de cette expression pour les plans qui accompagnent le présent rapport. Dans chacun des projets soumis la question se réduit à ceci : Il faut construire un barrage d'une hauteur donnée, dont le coût sera un minimum, tandis que sa force sera un maximum.

Attendu que lorsqu'il s'agit d'un ouvrage important il est toujours bon d'étudier la construction des travaux semblables existant déjà et qui ont résisté à l'épreuve du temps et de la science, ainsi a-t-il été fait dans le cas actuel.

Il paraît qu'en France se trouvent deux des barrages les plus importants qui existent,—importants également par leurs dimensions, leur symétrie et leur stabilité. La France a été le berceau de la science hydraulique, et il paraît que le plan de ces deux barrages a été fait avec toute l'habileté pour laquelle sont renommés les ingénieurs français. L'un de ces barrages, sur la rivière Turens, a 50 mètres (164 pieds) de hauteur ; l'autre, sur la rivière Bau, en a 42 (137.79 pieds). L'étude de ces deux barrages a été d'une grande utilité dans le présent examen.

La face extérieure de chacun de ces barrages est une courbe logarithmique que l'on a jugé inutile de suivre dans le cas actuel, pour la raison qu'elle n'aurait pas pour effet de diminuer beaucoup le volume de la maçonnerie—tel étant le but de la courbe—tandis que le travail pour tailler les pierres de manière à ce qu'elles s'adaptent à la courbe augmenteraient considérablement les frais. Un fruit droit est par conséquent adopté pour la face extérieure de chacun des barrages dont le plan est soumis avec le présent rapport.

Largeur du barrage, au sommet.—Dans un pays où il n'y a rien à craindre de la poussée de la glace sur un barrage, la largeur du sommet de ce barrage est une mesure arbitraire qu'on peut choisir à sa fantaisie, du moment qu'on juge l'assise supérieure capable de résister à l'action du volume d'eau qui passe par-dessus le barrage.

Dans le cas actuel c'est différent, car l'assise supérieure peut avoir à résister à l'effort d'un champ de glace mouvant de plusieurs centaines de pieds d'étendue. Pour faire face à la difficulté qui peut se présenter dans un pareil cas, une largeur de 20 pieds, au sommet, est adoptée pour chacun des barrages dont il est question dans le présent rapport. Le barrage de la rivière Turens a 18.75 pieds au sommet.

Stabilité.—Vu le nombre de barrages dont les journaux nous parlent de temps à autre comme s'étant rompus, et les inondations qui s'en sont suivies, causant une

immense destruction de vie et de propriété, la question de stabilité a reçu une attention particulière dans le cas actuel.

Je sais que dans la construction des digues des ingénieurs ont eu pour habitude de donner à ces dernières une force de résistance égale à deux fois l'effort exercé par l'eau accumulée. Eh bien, si l'eau était morte un tel facteur de stabilité serait suffisant pour une digue en maçonnerie, car il ne peut y avoir là d'autre effort que la pression hydrostatique de l'eau ; mais pour un barrage, sur une rivière comme celle des Outaouais, un pareil facteur de stabilité serait un essai dangereux.

Un ingénieur, lorsqu'il fait le plan d'un pont, prend toujours le nombre 4 pour son facteur de sûreté. Il n'y a pas de raison valable pour que ce facteur soit repoussé dans le cas d'un barrage, car ce dernier est exposé à des efforts souvent pour le moins aussi grands que ceux auxquels un pont est sujet.

Dans les plans soumis avec le présent rapport les barrages ont un facteur de 4. Dans le plupart des cas ils sont en double, avec un facteur d'une fraction plus grand que 2 ; la somme de maçonnerie sera donnée dans chaque cas afin que l'on comprenne les mérites des deux au point de vue pécuniaire. Le facteur de stabilité dont il est question ici se rapporte à l'effort qui tend à renverser le barrage. La poussée horizontale de l'eau qui tend à faire glisser les assises de maçonnerie l'une sur l'autre, est un effort qui n'a jamais détruit de barrage que l'on sache.

La partie du barrage où cet effort s'exerce avec la plus grande force est à sa base, et ici il y a, dans le cas actuel, des projections qui pénètrent dans la fondation. Ces projections neutraliseront l'effet de cet effort au pied du barrage.

Dans les barrages dont les plans sont présentement soumis, le poids de quelque portion que ce soit de l'un d'eux sur l'accise de maçonnerie au-dessous d'elle est suffisant pour résister à la poussée horizontale de l'eau accumulée. La résistance que ce poids oppose à une force horizontale sera encore augmentée si les assises sont posées dans une direction perpendiculaire à la ligne d'inclinaison, ainsi qu'indiqué dans la coupe du barrage que l'on propose de construire à la tête du rapide du Long-Sault. Par ce moyen la résistance au glissement augmente autant que la ligne d'inclinaison s'écarte de la ligne verticale.

Ceci posé nous allons examiner, dans leur ordre, les différents projets soumis au département pour régler les eaux du lac Témiscamingue et de la rivière des Outaouais, de manière à les faire servir aux intérêts en vue.

1^o Projets soumis.—On propose de construire, au pied du lac Témiscamingue, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter l'eau du lac et la maintenir à 15 pieds au-dessus de son niveau normal d'été, dans le but de retenir cette eau jusqu'à ce que la rivière des Outaouais ait baissé au point que le flottage ou la descente du bois se fasse difficilement, et que la quantité d'eau fournie aux scieries d'Ottawa soit diminuée, alors que des pertuis seront ouverts dans la digue et qu'on lâchera les eaux emprisonnées pour faire monter la rivière, ou pour fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries.

En étudiant les documents qui m'ont été fournis sur ce sujet, je vois que vous avez déjà montré l'incertitude du succès d'un pareil projet ; vous avez exposé le fait que la rivière et les différents lacs entre le lac Témiscamingue et la cité d'Ottawa seront si bas à l'époque en question qu'il faudra une grande quantité de l'eau amassée pour les faire monter au niveau nécessaire pour flotter les billots, ou produire un effet sensible aux scieries de la Chaudière ; qu'entre temps, et pendant que l'eau descendra, l'évaporation et la filtration consumeront chacune leur part de l'eau destinée à servir, et que, certainement, un volume considérable de cette eau n'arrivera jamais à la Chaudière.

Je suis en tout point de cet avis, et il ne me reste plus qu'à calculer le coût du barrage, et à examiner l'accomplissement de ses fonctions au lac Témiscamingue.

La localité la plus convenable pour la construction d'un barrage une fois choisie, on a fait un plan de ce dernier de manière à hausser le niveau de l'eau de 15 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau haute ; et l'on verra, en consultant le plan ci-joint, que tous les pertuis que peut admettre le barrage sont placés dans des positions qui leur permettront de verser la plus grande quantité d'eau.

Il y a, dans le chenal ouest, neuf paires de pertuis dont les dimensions sont de 8 x 4 pieds ; la plus longue glissoire est horizontale. Les sommets de ces pertuis sont de niveau avec l'eau haute ordinaire. Dans le chenal est il y a huit paires de pertuis semblables aux autres ; leurs centres sont de niveau avec l'eau basse.

J'ai déjà dit que le débit de la rivière, à l'eau basse, est de 14.800 pieds cubes par seconde. Son débit à l'eau haute, ou débit maximum, est de 25.100 pieds cubes par seconde. Comme le premier est le débit minimum, il est évident que cette quantité est permanencelement fournie par les rivières qui se jettent dans le lac, aidées, peut-être, par des tributaires souterrains ; et tout débit en sus de cette quantité doit être dû aux pluies ou aux neiges de la saison. Par exemple, le débit de 25.000 pieds cubes par seconde excède le minimum (14.800) de 10,300 pieds cubes par seconde. Cette dernière quantité doit être fournie par la pluie ou la neige qui la précède ; elle s'accumule dans le lac dont elle hausse généralement le niveau de 12½ pieds, et quelquefois de plus de 19 pieds au-dessus de celui de l'eau basse.

L'étroitesse de l'issue du lac empêchant l'eau accumulée de s'échapper promptement, la saison est généralement finie avant que cette eau se soit écoulée, alors que le débit de la rivière est réduit à ses proportions naturelles de 14.800 pieds cubes par seconde. L'automne dernier, la rivière n'est pas restée dans ce dernier état pendant plus d'une semaine, au bout de laquelle elle commença à monter, bien qu'il ne parût pas avoir assez plu pour expliquer ce gonflement.

On rapporte que pendant un temps considérable, avant que la rivière atteigne son débit minimum, et après qu'elle l'a atteint, les propriétaires de scieries, à la Chaudière, et les fabricants de bois en général, se plaignent qu'il n'y a pas assez d'eau pour mettre leurs machines en mouvement et flotter leurs billots, et l'on dit qu'à l'époque de l'eau haute, ou du débit maximum, la rivière leur fournit beaucoup plus d'eau qu'il ne leur en faut. Pour obvier à cette difficulté l'excédant d'eau du printemps doit être amassé ainsi qu'exposé par le plan que nous sommes à examiner.

Comment sera employée l'eau accumulée.—Comme le débit de 25.100 pieds cubes par seconde est un volume plus grand que ce dont il est besoin, et qu'un débit de 14.800 pieds cubes par seconde ne suffit pas aux fabricants de bois et autres, qu'on prenne la moyenne, $\frac{25.100 + 14.800}{2} = 19.950$ pieds cubes par seconde, et qu'on

ajoute au minimum—14.800 pieds cubes—un volume capable de donner un débit constant de 19,950 pieds cubes par seconde.

Par ce moyen l'alimentation devient constante et égale partout. Cette quantité supplémentaire sera $19.950 - 14.800 = 5.150$ pieds cubes par seconde, et la quantité accumulée dans le lac devra être mise à contribution d'autant ; en sorte que, par cet arrangement le niveau du lac diminuera à raison de 0.127 pied par jour.

Le barrage a 2,750 pieds de longueur ; il s'en suit qu'à l'époque du débit maximum il y aura, sur ce barrage, une charge d'eau de 1.87 pied, et qu'au temps de l'eau basse, ou du débit minimum, cette charge sera de 1.30 pied. Il ne faudra que 6½ jours pour que la chute d'eau soit réduite du niveau maximum au niveau minimum, et 10 jours après il ne passera plus d'eau sur le barrage ; toute l'eau de la rivière devra passer par les pertuis (voir annexe). De plus, lorsque ce barrage sera construit, les fluctuations du niveau du lac entre l'eau haute et l'eau basse ordinaires ne pourront excéder un pied.

La vitesse avec laquelle le niveau du lac baissera démontre que vers la fin de septembre l'eau amassée sera toute partie, et le niveau du lac sera d'un demi-pied plus bas que son niveau ordinaire d'eau haute.

A cette phase du lac il y aurait sur les pertuis du chenal ouest, une charge d'eau de 3½ pieds au-dessus de leurs bases, et sur les pertuis du chenal est une charge d'eau de 12 pieds au-dessus de leurs centres.

Il y aurait alors par les pertuis un débit de 15 014 pieds cubes par seconde, en sorte que vers la fin de septembre et tout le reste de l'année la quantité d'eau versée par ces pertuis ne serait que ce qu'elle est actuellement à l'extrême eau basse.

On pourrait objecter ici que les pertuis ne sont pas assez grands et que s'ils l'étaient davantage ils pourraient fournir un volume d'eau plus considérable, attendu que le niveau du lac excède encore de 12 pieds celui de l'eau basse.

Pour lever tout doute sous ce rapport, supposons que le radier de chaque pertuis du chenal est resté au même niveau qu'avant, vu qu'il ne peut être économiquement établi plus bas, et que sa hauteur atteigne le niveau des bases de ceux du chenal ouest, alors ces pertuis auront $8 \times 10\frac{1}{2}$ pieds au lieu de 8×4 .

Ils ne sauraient être agrandis dans le sens de la largeur, attendu que leurs largeurs réunies occupent toute celle du chenal. Leur donner plus de hauteur serait inutile, car le niveau de l'eau descendra bientôt plus bas que le sommet des pertuis, en sorte que leur hauteur supplémentaire ne servirait de rien. Avec ces dimensions le niveau du lac, au milieu d'octobre, aura baissé au point de rendre le débit entier par les pertuis égal à celui de la rivière à l'extrême eau basse.

Si l'on adopte un projet de ce genre il faudra pourvoir au moyen d'approches des pertuis pour en manœuvrer les portes, car l'eau passant par dessus le barrage empêchera d'y arriver en la manière ordinaire. Pour obvier à cette difficulté, le plan d'un pont de 500 pieds de longueur est indiqué à l'extrémité ouest du barrage, afin de permettre aux gardiens de manœuvrer les pertuis avant que l'eau ne baisse au-dessous de la crête du barrage.

Il faudra aussi construire deux glissoires ou plus en rapport avec ce barrage, afin de pouvoir passer le bois aux différentes phases du niveau du lac Témiscamingue.

D'après les faits ci-dessus il semble évident qu'il serait futile d'essayer à alimenter les scieries de la Chaudière, ou à fournir assez d'eau pour flotter les billots dans la rivière, au moyen d'une accumulation de 15 pieds par-dessus l'eau haute dans le lac Témiscamingue.

Il faudrait une accumulation de plus de 15 pieds pour obtenir le résultat en vue, mais alors une étendue de bonne terre serait submergée à la tête du lac.

1°. Coût de ce projet.—L'exécution de ce projet coûterait la somme de \$1,045,500.

Avant d'en finir, il est bon de remarquer que la chute de la digue de Carillon, à l'eau basse, démontre que le débit de la rivière des Outaouais est augmenté de 45 pour 100 par les cours d'eau qui s'y jettent de chaque côté entre le lac Témiscamingue et Carillon. Il semblerait, par conséquent, que ce que vous suggérez dans votre document mentionné au commencement du présent rapport, relativement à l'accumulation de l'eau dans ces rivières latérales, serait une manière de fournir le volume nécessaire aux scieries de la Chaudière et aux fabricants de bois, pour flotter leurs billots, plus praticable que le dispendieux projet d'endiguer le lac Témiscamingue, et m'est avis qu'il serait bon de consacrer quelque attention à l'étude d'un pareil plan.

2° *Barrage au rapide de la Montagne.*—Le projet qui vient ensuite consiste à construire au rapide de la Montagne, une digue de hauteur suffisante pour noyer le rapide du Long-Sault et le rendre navigable, de manière à obtenir une navigation continue depuis la tête du lac Témiscamingue jusqu'au rapide de la Montagne, à moins de 14 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan.

On allègue à l'appui de ce projet qu'en outre d'augmenter la communication par eau, il aidera aussi grandement aux fabricants de bois en facilitant le flottage des billots sur le Long-Sault qui, actuellement, est un si grand empêchement au mouvement du bois.

En consultant le plan soumis avec le présent rapport, vous verrez par la coupe du chenal à la décharge du lac Témiscamingue, que la profondeur moyenne n'y est que de $5\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse, avec un fond de gros cailloux. Ceci, joint au fait que la vitesse du courant à travers cette gorge serait, même après la construction du barrage, de plus de 6 milles à l'heure, nous force de conclure que sa navigation serait dangereuse pour les bateaux tirant plus de 3 pieds d'eau.

Pour ces raisons j'ai décidé d'augmenter la profondeur moyenne jusqu'à 8 pieds en donnant au barrage la hauteur nécessaire pour hausser le niveau du lac Témiscamingue de $2\frac{1}{2}$ pieds au-dessus de son niveau ordinaire d'eau basse. Même avec cette profondeur il y aura un courant d'une vitesse de 4 milles à l'heure à l'île à la Tête qui est à l'issue du lac.

Il y a pour la construction de ce barrage, deux plans dont l'un a 4 et l'autre 2.29 pour facteur de stabilité.

L'exécution de ce projet donnerait une navigation ininterrompue depuis le rapide de la Montagne jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, et 24 milles de plus sur la rivière Blanche, soit une distance totale de 118 milles. En outre elle faciliterait le flottage du bois en supprimant le rapide du Long-Sault. Coût, \$2,067,700.

3° *Abaissement du lac Témiscamingue.*—Le projet qui vient ensuite propose d'abaisser de 21½ pieds le niveau du lac Témiscamingue, et, ceci fait, de construire, à la tête des rapides de la Montagne, une écluse d'une hauteur suffisante pour noyer les rapides du Long-Sault, et ainsi obtenir une navigation continue depuis la tête du lac Témiscamingue jusqu'au pied du lac des Sept-Lieues qui est à moins de 14 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawan, comme dans le premier cas.

On prétend, à l'appui de ce projet, qu'en outre d'assurer aux fabricants de bois les avantages énoncés dans le dernier cas, il mettra en valeur une grande étendue de bonne terre que recouvrent actuellement les eaux supérieures ou sources du lac Témiscamingue.

Dans le cas actuel, comme dans le premier, il devient nécessaire d'obtenir une profondeur moyenne de 8 pieds à la décharge du lac Témiscamingue pour les besoins de la navigation. Pour maintenir le niveau du lac à la même hauteur qu'il aura une fois baissé de 21½ pieds; mais en même temps on creusera l'issue du lac jusqu'à la profondeur de 24 pieds, ce qui donnera une profondeur de 8 pieds pour la navigation.

Lorsqu'on aura obtenu cette profondeur dans le chenal est, la vitesse du courant dans ce chenal sera de 4 milles à l'heure, si on laisse le chenal ouest tel qu'il est; mais si l'on continue l'excavation dans ce dernier jusqu'à ce qu'il se joigne au chenal est, au sud de l'île, la vitesse du courant sera réduite à 2 milles à l'heure.

Dans le premier cas la fouille s'élèvera à 655,000 verges cubes, et dans le dernier à 959,000. Ici se présente la question de savoir s'il serait à propos de faire les frais de 304,000 verges cubes d'excavation dans le but de réduire de 4 milles à 2 milles à l'heure la vitesse du courant. A cause du peu d'étendue du courant, je suis d'avis qu'il serait mieux de différer l'excavation additionnelle.

Les bords de la rivière, tout le long depuis Mattawan jusqu'à la tête du Long-Sault, se composent de roche consistant en gneiss et en syénite, ou d'un mélange des deux. Partout l'on voit des cailloux dont le volume varie de 1 à 8 pieds de diamètre. Telle est la matière qu'on peut s'attendre d'avoir à extraire à la tête du Long-Sault.

Terre conquise sur le lac.—Conformément aux sondages faits à la tête du lac il paraît que lorsque ce projet aura été mis à exécution une superficie de 15,000 acres, actuellement submergée, surgira au-dessus du niveau de l'eau haute. Je n'ai aucun doute qu'une étendue de terre beaucoup plus grande que celle-là sera mise en valeur, mais il ne faudrait rien moins qu'un levé de contour de la tête du lac, pris au niveau de l'eau haute, pour en déterminer la véritable quantité.

Il m'a été impossible de consacrer le temps nécessaire à ce sujet pendant l'année dernière. La quantité donnée ici est celle obtenue par les sondages. L'eau haute pénètre dans le bois où il serait impossible de déterminer ses limites sans faire un levé de contour.

Résultat pour la rivière Blanche.—J'ai déjà dit que les sondages de la rivière Blanche ont accusé une profondeur de 20 pieds près de son embouchure, tandis qu'à une distance de 24 milles, en haut, elle avait 8 pieds de profondeur. Ceci donnerait au fond une pente de 6 pouces par mille. De plus, la largeur de la rivière près de son extrémité inférieure est de 400 pieds; son niveau était de 5 pieds plus haut que l'eau basse lorsqu'on l'a examinée, et son débit était de 531 pieds cubes par seconde.

Il suit de ces données que lorsque le niveau du lac aura été baissé de 21½ pieds, la profondeur de la rivière Blanche, à l'eau basse, ne sera que de 6 pouces, en sorte qu'alors elle ne sera plus navigable.

L'exécution de ce projet assurerait une navigation ininterrompue depuis le rapide de la Montagne jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance de 94 milles.

Elle faciliterait les opérations des fabricants de bois en supprimant le rapide du Long-Sault.

Elle mettrait en valeur plus de 15,000 acres de terre actuellement submergées par les eaux du lac Témiscamingue.

Si le barrage que ce projet a en vue a le chiffre 4 pour facteur, il coûtera \$2,327,525.

Si le barrage a un facteur de 2.07, il coûtera \$2,202,100. Les dimensions de ce dernier barrage sont 18 pieds au sommet, 22 au pied, et 36.47 de hauteur. Ce dessin ne paraît pas au plan ci-joint. Ce qu'on en voit est copié d'une portion du barrage de la rivière Turens.

4° *Rapides des Erables.*—Ce projet a en vue d'abaisser le niveau du lac Témiscamingue comme dans le premier cas, et de construire, au rapide des Erables, un barrage d'une hauteur suffisante pour noyer le Long-Sault.

Tout ce qui a été dit touchant le précédent projet s'applique à celui-ci, si ce n'est qu'il amènera la navigation $4\frac{1}{2}$ milles plus près du chemin de fer à Mattawan.—
Coût, \$2,656,525.

5° *Mattawan.*—On propose, par ce projet, de construire, près du confluent de la rivière des Outaouais et de la rivière Mattawan, un barrage d'une hauteur suffisante pour noyer le rapide de la Montagne et ainsi créer une navigation continue depuis Mattawan jusqu'au pied du rapide du Long Sault, distance de $32\frac{3}{4}$ milles. Ici la navigation est interrompue par le rapide du Long-Sault, dont la longueur est de $7\frac{1}{2}$ milles.

Pour rendre le rapide de la Montagne navigable à l'eau basse, ce barrage devra être assez haut pour élever de $2\frac{1}{2}$ pieds le niveau du lac des Sept-Lieues.

Vous verrez par le plan ci-joint que deux plans sont soumis pour ce barrage; l'un de ces plans a le chiffre 4, et l'autre 2.17 pour facteur de stabilité. L'exécution du premier coûtera—avec une glissoire longue de 450 pieds—la somme de \$2,594,000.

Le dernier, avec une glissoire semblable, coûtera \$2,139,380. Il amènera la navigation à $1\frac{1}{4}$ mille du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan.

Il aidera aux fabricants de bois, en facilitant le flottage des billots sur les différents rapides qui se rencontrent entre le lac des Sept-Lieues et Mattawan.

Il donnera une navigation continue depuis Mattawan jusqu'au pied du rapide du Long-Sault, distance d'environ $32\frac{3}{4}$ milles.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

ingénieur, département des travaux publics.

M. HENRY F. PERLEY,

ingénieur en chef des travaux publics.

P.S. Je renvoie, ci-inclus, les documents suivants mentionnés dans votre lettre d'instructions :

1° Rapport de Henry F. Perley, ingénieur en chef, sur l'effet d'un barrage au rapide de la Montagne.

2° Rapport de Henry F. Perley, sur l'effet d'un barrage au lac Témiscamingue

3° Citations de journaux.

4° Rapport du révérend Père Paradis.

5° Plan par sir William Logan.

ANNEXE.

BARRAGE À LA TÊTE DU LONG-SAULT.

Pour trouver le temps que le niveau du lac prendra à descendre du niveau d'eau haute au niveau d'eau basse, après que le barrage aura été construit :

Le barrage aura 2,750 pieds de longueur. A l'époque de l'eau haute, la charge d'eau sur ce barrage sera de 1.87 pied, et, à l'eau basse, de 1.30. Le lac a 125.25 milles en superficie.

La ligne *m o* marque la crête du barrage ;

n s, le niveau d'eau haute ;

$r v$, le niveau d'eau basse ;

a , la superficie du lac ;

l , la longueur du barrage ;

h , la hauteur $m n$;

x , toute distance $c d$ au-dessous de $n s$;

t , le temps que prend le lac pour baisser la distance x .

Or, le débit par-dessus le barrage au niveau de d sera $3.55 l (h-x)^{\frac{3}{2}}$, et dans le temps $d t$ —il s'élèvera à $3.55 l (h-x)^{\frac{3}{2}}$ ce qui sera la même chose que $a d x$ et de là $d t = \frac{a d x (h-x)^{\frac{3}{2}}}{3.55 l}$ —intégrée—et nous avons $t = \frac{a}{3.55 l} \int \frac{d x}{(h-x)^{\frac{3}{2}}} = \frac{a}{3.55} l \times \frac{2}{h-x}^{\frac{1}{2}}$.

Lorsque $n s$ descendra à $x v$ alors $x = 0.57$, et nous aurons alors $t = 0.000157 a = 6.1\frac{3}{10}$ jours.

Réf. No. 21,274.

AMÉLIORATION DU HAUT DE L'OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 16 février 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant à l'égard de certains travaux demandés sur le haut de l'Outaouais, dans le but de l'améliorer et dans l'intérêt du commerce de bois de la vallée de l'Outaouais.

Les travaux demandés ont deux objets différents et distincts en vue :

1° D'augmenter la longueur des eaux navigables en amont de la Mattawa, en construisant un barrage à la tête du rapide de la Montagne, ce qui ferait disparaître le Long Saut, et de créer une nappe d'eau comparativement tranquille jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance d'environ quatre-vingt-dix milles, et sur une étendue de quelques milles en remontant la rivière Blanche, ce qui permettrait aux bateaux à vapeur d'arriver jusqu'à moins de douze milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa.

2° De placer un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever l'eau du lac jusqu'à une certaine hauteur (que l'on déterminerait plus tard) au-dessus de son niveau normal, dans le but de la retenir jusqu'à l'époque où l'eau de l'Outaouais, à un point quelconque de son cours jusqu'aux chutes de la Chaudière, devient tellement basse qu'elle nuit au flottage du bois équarri ou en grume, ou l'empêche complètement, et alors, en ouvrant les portes ou en ouvrant la vanne, de permettre à l'eau ou à une partie de cette eau ainsi retenue, de se précipiter dans la rivière et de faire flotter le bois.

On voit donc que ces deux propositions, relativement aux buts que l'on veut atteindre, sont opposées l'une à l'autre, et que toutes deux ont pour but l'amélioration de la rivière (a) pour l'avantage de ceux qui sont directement intéressés au maintien du commerce du bois, et (b) de ceux qui désirent le développement de la région à laquelle on ne peut arriver aujourd'hui par les modes ordinaires de transport, etc, et en même temps pour le bénéfice du commerce de bois par suite des facilités de communication qui en résulteraient.

En amont de l'embouchure de la Mattawa, on peut dire que l'Outaouais ne peut être remontée durant la bonne saison que par les canots, en faisant beaucoup de portages. A environ cinq milles de la Mattawa, on arrive au portage de la Cave et au portage de la Chaudière, qui rachètent les rapides portant les mêmes noms, dont la chute collective est de $11\frac{3}{4}$ pieds. De la tête du rapide de la Chaudière à celui des Brables, qui a une chute de 13 pieds, il y a une distance de quatre milles, et à une autre distance de quatre milles ou de treize milles à partir de Mattawa se trouve le rapide de la Montagne, qui a une chute de 5 pieds 5 pouces, et c'est à la tête de ce rapide que l'on veut construire un barrage pour améliorer la navigation.

Entre le rapide de la Montagne et le pied du Long Saut se trouve le lac de Sept-Lignes, qui est simplement un élargissement de la rivière, dont le courant tranquille passe entre des falaises élevées et des rives rocheuses.

Le Long-Saut a six milles de longueur et consiste en onze estacades et des rapides ayant une chute collective de 48 pieds, à travers un chenal resserré et tortueux. A partir du pied de ce rapide, et jusqu'à environ un mille en aval du ruisseau du Pémi-can (distance de douze milles), le lac Témiscamingue n'est qu'une partie élargie de l'Outaouais; mais à partir du point en dernier lieu nommé jusqu'à sa tête, distance d'environ soixante milles, il prend véritablement le caractère d'un lac qui s'élargit à sa partie supérieure jusqu'à cinq milles, et reçoit du côté nord et à la moitié environ de sa longueur, les eaux de la Kippewa, et à sa tête celle de la Blanche et des Quinze. A l'embouchure de ces rivières, et autour des rives du lac, il y a des terres basses qui produisent du foin de grève en quantité considérable.

La proposition d'améliorer la rivière pour les fins de la navigation a été portée à l'attention de l'honorable ministre, et dans le cours de l'automne de 1880, un ingénieur fut envoyé dans ces parages pour faire une étude du régime de la rivière entre le rapide de la Montagne et le Long-Saut; cependant, avant d'avoir terminé ses travaux il fut attaqué par la maladie qui se termina par son décès, et suivant le rapport qui vous a été adressé le 11 novembre 1880 (n° 9,203), le sous-ingénieur termina cette étude, mais ce dernier ne connaissant pas les instructions données à feu M. Lindsay, il n'a pu obtenir les renseignements nécessaires pour pouvoir faire un rapport approfondi sur le sujet. Il constata que la chute du Long-Saut était de 48 pieds, comme il est dit plus haut, mais je n'avais pas de données suffisantes pour me permettre de déterminer la hauteur du barrage nécessaire pour submerger ces rapides et pour créer à leur place un courant n'ayant pas assez de force pour empêcher ou interrompre la navigation de la rivière ainsi améliorée, par les bateaux à vapeur ou autres embarcations. On ne m'a donné, non plus, aucun renseignement sur la nature de la contrée qui borde la rivière ou les cours d'eau qui s'y jettent de l'un ou l'autre côté, pour me permettre de juger si des dommages sérieux pourraient ou ne pourraient pas résulter de cette élévation permanente de cette partie de la rivière, car il ne faut pas oublier qu'outre cette élévation permanente, la rivière s'élève encore de 15 à 18 pieds à l'époque des crues du printemps, ce qui pourrait inonder plus ou moins certaines parties de la contrée qui sont aujourd'hui entièrement à l'abri de l'atteinte de toute crue de la rivière. De plus, il faudrait pourvoir au passage du bois par-dessus ce barrage et peut-être sur toute la longueur du rapide de la Montagne, au moyen d'une ou de plusieurs glissoires, l'importance des constructions dépendant de la manière dont le bois du lac ou de la Kippewa arriverait au barrage, en radeaux ou par pièces détachées. Faute de tous ces renseignements et de beaucoup d'autres que je n'ai pas énumérés, j'avais recommandé de faire de nouvelles études dans le cours de l'année dernière, mais il n'en a rien été fait.

L'année dernière, par suite de la sécheresse extraordinaire qui a régné dans toute la province d'Ontario et dans la partie ouest de celle de Québec, l'eau est devenue extrêmement basse, tellement qu'à beaucoup d'endroits il n'y en avait pas assez pour flotter les bois en grume et équarri, dont des milliers de pièces sont restées échouées et n'ont pu être descendues jusqu'aux scieries d'Ottawa, ou transportées jusqu'à Québec ou ailleurs. Ce manque d'eau s'est fait gravement sentir aux scieries d'Ottawa, qui n'ont pu, en conséquence, fonctionner que la moitié du temps ordinaire.

Ce manque d'eau fut cause que ceux qui sont intéressés dans le commerce du bois ont demandé la construction d'un barrage au pied du lac Témiscamingue pour en élever l'eau et la maintenir au niveau proposé, afin de pouvoir la lâcher lorsque, par suite du manque d'eau sur les biefs inférieurs de l'Outaouais, il serait difficile sinon impossible de flotter le bois, parce que l'eau ainsi lâchée emporterait tout devant elle. (Voir n° 17612.)

Dans le cours de l'été dernier, un examen a été fait au pied du lac Témiscamingue pour obtenir des renseignements devant servir de base à une estimation du coût probable du barrage nécessaire, etc.

Quant à la préparation des plans de ce barrage, ou d'une estimation de son coût, je dois dire que je n'ai rien fait, et je dois avouer que je me suis abstenu de rien faire, parce que plus j'étudiais le problème à résoudre, plus je m'apercevais que je ne possédais pas toutes les données nécessaires pour arriver à sa solution. Ainsi, je voudrais

m'assurer si lorsque l'eau qu'on retiendra dans le lac Témiscamingue sera lâchée en plus ou moins grande quantité, l'effet s'en fera sentir au point où elle sera nécessaire; comme par exemple à un point de la rivière 200 milles en aval du barrage, qui serait, disons, 240 milles en amont d'Ottawa.

Si le chenal de la rivière n'avait qu'une largeur et une profondeur uniformes, et si elle ne recevait aucun affluent, alors nous pourrions raisonnablement calculer que toute l'eau, moins la perte par évaporation et infiltration, passant à travers le barrage, se rendrait au point voulu, grâce à l'augmentation de la hauteur et à la vitesse occasionnée par la quantité de l'eau lâchée dans le chenal, et remplirait le service qu'on en attendrait. Mais cet état de choses n'existe pas, car nous savons que l'Outaouais est une rivière dont la largeur et la profondeur varient beaucoup, qu'elle est entrecoupée de rapides et de chutes, qu'il s'y trouve de vastes étendues d'eau tranquille, et qu'elle reçoit, de plus, bon nombre de cours d'eau grands et petits; et, par conséquent, une grande partie, et peut-être toute l'eau jugée suffisante pour les besoins du service, par les employés chargés de sa distribution au barrage, se perdrait en descendant, serait absorbée par les grandes nappes d'eau et les lacs de la rivière, et remonterait les cours d'eau et les bras latéraux.

Avant d'entreprendre aucune construction, il faudrait que cette question de la perte probable de l'eau fût décidée au moyen d'une étude de la rivière depuis la Chaudière jusqu'au lac Témiscamingue, et des cours d'eau et rivières qui s'y jettent d'un côté ou de l'autre, dans le but de constater, *premierement*, le régime de la rivière sur toute la longueur indiquée; *secondement*, les points où il est probable ou possible que le bois carré ou en grume s'échouera par suite du manque d'eau; et *troisièmement*, si les cours d'eau en amont de ces points ne pourraient pas être endigués et leur eau retenue pour s'en servir lorsque l'occasion s'en présenterait.

Pour toutes ces raisons je n'offre aucun plan pour les améliorations décrites ci-haut comme nécessaires ou requises, non plus qu'aucune estimation de leur coût probable, parce que je sens que les questions dont la décision m'est laissée sont telles qu'elles exigent de ma part la plus grande circonspection et toutes les connaissances et l'habileté que je puis posséder pour les résoudre, et je sais que je ne puis, avec les renseignements limités que j'ai à ma disposition, entreprendre d'exprimer une opinion quant à la possibilité de mener à bonne fin l'un ou l'autre de ces deux projets.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY P. PERLEY,

ingénieur en chef.

M. F. H. ENNIS,
secrétaire, département des travaux publics.

Réf. No. 33,644.

MÉMOIRE—HAUT DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 12 avril 1883.

Deux projets relatifs à l'amélioration de l'Outaouais, en amont du confluent de la rivière Mattawa, ont été soumis au département, et des études préliminaires ont été faites et des rapports ont été soumis.

Ces projets ont deux objets en vue.

Le premier projet soumis au département a été la construction d'un barrage aux rapides de la Montagne, douze milles en amont de la Mattawa, d'une hauteur suffisante pour noyer le Long-Saut, qui a une chute totale de 49 pieds, le but étant de créer une étendue ininterrompue de navigation jusqu'à la tête du lac Témiscamingue.

distance de quatre-vingt-dix milles ; et l'on prétend que des bateaux à vapeur peuvent remonter jusqu'à une certaine distance sur la rivière Blanche, qui se décharge à la tête du lac.

Le second projet était de construire un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever et de retenir l'eau du lac à une hauteur ne dépassant pas 15 pieds au-dessus de son niveau ordinaire d'été, jusqu'à ce que l'eau de l'Outaouais ait atteint son niveau normal d'été, et alors les eaux ainsi retenues dans le lac pourraient être lâchées dans la rivière dans le double but de flotter le bois et d'en fournir une quantité suffisante aux scieries des chutes de la Chaudière à Ottawa.

On peut donc voir que ces deux projets sont en opposition l'un à l'autre. Si le barrage était construit aux rapides de la Montagne pour favoriser la navigation, alors la rivière en aval resterait, relativement aux scieries et au flottage du bois, telle qu'elle est aujourd'hui, et les propriétaires de scieries à la Chaudière n'en retireraient aucun avantage. Si le second projet était mis à exécution, alors, quant à la navigation, la rivière resterait aussi dans son état actuel.

Je ne suis pas prêt, par suite du manque de renseignements—qu'on ne pourrait obtenir qu'après une étude des plus complètes et des plus minutieuses de la rivière depuis les rapides de la Montagne jusqu'à Ottawa, et dont le coût ne serait pas moins de \$5,000 (*voir* ma lettre du 16 février 1882, n° 21274),—à exprimer une opinion sur la possibilité de mettre à exécution le projet de faire du lac Témiscamingue un réservoir pour alimenter l'Outaouais pendant la période des basses eaux ; et je ne puis non plus évaluer le coût d'un barrage aux rapides de la Montagne, ni dire quel serait son effet probable sur la contrée qui se trouve au pied du lac Témiscamingue, sans de nouvelles études approfondies.

L'un ou l'autre de ces deux projets entraînerait une dépense variant de \$250,000 à \$500,000 ; comme il serait peu sage de construire ces ouvrages en bois ou autres matériaux périssables, ils devraient être construits, si toutefois on le fait, d'une manière plus solide et plus durable, afin d'en assurer la permanence et une dépense minima pour les réparations annuelles.

HENRY F. PERLEY,

ingénieur en chef.

Réf. No. 57815.

MÉMOIRE sur le lac Témiscamingue et les rapides du Long-Sault, considérés par rapport au projet d'élever une digue sur la rivière Ottawa entre Témiscamingue et Mattawan. Présenté à l'hon. sir H. L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre des travaux publics, Ottawa, par C. A. M. Paradis, ptre O.M.I., missionnaire des sauvages du lac Témiscamingue et de la Baie d'Hudson.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément à la promesse que je vous fis au mois de septembre dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui un exposé aussi complet que possible des renseignements que j'ai pu me procurer au sujet du lac Témiscamingue et des endroits de la rivière Ottawa où le gouvernement a l'intention de faire exécuter certains travaux d'amélioration dans l'intérêt du commerce et de la colonisation.

Je suis surtout heureux de vous présenter un rapport favorable à l'idée que je vous avais émise, de creuser les rapides supérieurs du Long-Sault dans le but d'abaisser le niveau du lac Témiscamingue. C'est ce que j'espère vous démontrer dans la suite de ce mémoire.

I.—PROJET DE CONSTRUIRE UNE ÉCLUSE DE 48 PIEDS AU RAPIDE DE LA MONTAGNE (RIVIÈRE OTTAWA).

Plan existant.—D'après les documents dont M. le député ministre des travaux publics a bien voulu me donner connaissance à son bureau, il serait question de réunir

le lac des Sept-Lieues au lac Témiscamingue dans le but de créer un vaste réservoir destiné à régulariser les décrues de la rivière Ottawa.

Cette réunion des deux lacs susdits devrait s'effectuer au moyen d'une écluse de 48 ou 49 pieds, servant à noyer les rapides du Long-Sault qui, sur un parcours de 6 milles, opposent une barrière presque infranchissable entre Témiscamingue et le lac des Sept-Lieues.

La dite écluse devrait être construite à la tête du rapide dit de la Montagne, qui termine le lac des Sept-Lieues, à 11 milles de Mattawan.

II.—NOUVEAU PLAN PLUS SIMPLE ET PLUS AVANTAGEUX :

1°. Abaisser l'écluse ;

2°. La rapprocher de Mattawan.

Avec votre bon plaisir, M. le ministre, je prendrai la liberté de vous proposer un nouvel expédient qui me semble plus simple et sous tous les rapports beaucoup plus avantageux.

Je suggérerais de retrancher 16 pieds de la hauteur de la dite écluse et de la placer au rapide des Erables au lieu du rapide de la Montagne.

III.—RAISONS QUI MOTIVENT CE NOUVEAU PLAN.

I.—Raisons en faveur de l'abaissement de l'écluse.—En diminuant la hauteur de la dite écluse, on obtient le même but que l'on s'était proposé (ce que je vais démontrer dans la suite) et de plus, on s'assure des avantages suivants :

1° Réduction sur le coût en proportion de la diminution dans les travaux.

2° Avec moins de travail, on pourra donner à l'écluse plus de solidité.

3° En raison de son abaissement, la masse d'eau comprimée dans le bassin, exercera une pression moins forte sur les parois de l'écluse, dont la durée sera moins compromise.

4° Que si par hasard (ce que je ne crois pas cependant) il arrivait que quelques endroits des rivages fussent trop bas pour contenir l'inondation, une diminution de 16 pieds sur le niveau du réservoir atténuerait cet inconvénient, ou y remédierait tout à fait.

5° Dans le cas de canalisation, le nombre des sas serait diminué et les vaisseaux introduits en moins de temps du bassin inférieur au bassin supérieur et *vice versa*.

6° La glissoire (*slide*) destinée aux radeaux et autre bois, aurait moins de chute, demanderait moins de longueur par conséquent, et serait aussi d'un entretien plus facile.

II.—Raisons qui font préférer le rapide des Erables à celui de la Montagne pour la construction de l'écluse :

1° Le rapide de la Montagne est éloigné de 11 milles de Mattawan, celui des Erables ne s'en trouve qu'à 7 milles. Ce qui rajoute 4 milles à la navigation du lac Témiscamingue et le fait pour ainsi dire toucher à Mattawan.

2° Entre les Erables et Mattawan, il ne se trouve qu'un rapide sur la rivière Ottawa, celui de la Cave ; lequel rapide, étant plus tard canalisé, rendrait la navigation du lac Témiscamingue continue jusqu'à Mattawa.

Et dans l'hypothèse où l'on mettrait à exécution le projet déjà agité de canaliser la rivière Mattawan, le lac Témiscamingue serait mis en communication directe avec le Nipissingue, la Baie Georgienne et les Grands Lacs ; et, comme l'esprit de progrès monte de jour en jour dans notre jeune pays, qui pourrait assurer que dans un avenir peu éloigné, le lac Témiscamingue n'opérerait pas sa jonction avec le lac Abittibi et par ce dernier avec la Baie d'Hudson.

Les missionnaires, qui chaque année sillonnent ces vastes nappes d'eau sur leurs frères canots d'écorce, ne peuvent s'empêcher de faire la remarque que la réunion de cette immense chaîne de lacs (dont plusieurs sont de véritables petites mers) par des canaux habilement distribués est loin d'être une chose impossible ; et que ce serait là, en même temps qu'une des beautés caractéristiques de notre pays une source incontestable de richesse et de prospérité. Ce n'est pas ici le lieu de donner une description de ces contrées, mais qu'il suffise de dire en passant, que les richesses de toutes

sortes qu'elles renferment sont loin d'être soupçonnées. Or Témiscamingue est le débouché naturel de toutes ces régions; il importe donc avant tout d'ouvrir une communication entre Témiscamingue et le reste de la province dont l'entrée n'est condamnée, pour ainsi dire, que par un misérable rapide.

3° Mais, laissant de côté, pour le présent, tout rêve étranger, ou du moins relié de loin au projet qui nous occupe, disons que rien ne serait plus facile que de conduire une branche de chemin de fer, depuis la gare de Mattawan jusqu'à la tête de l'écluse, distance de sept milles seulement, et cela sur un terrain très avantageux, soit en suivant les bords de la rivière, soit en traversant un canton déjà avancé en colonisation.

4° Même, en n'envisageant que les transports exigés pour la construction de l'écluse, il y aura une économie certaine, à retrancher quatre milles de navigation difficile ou de chemins raboteux.

5° Les effets que l'on veut obtenir sur les décrues de l'Ottawa par la création de ce bassin se feraient sentir d'une manière encore plus appréciable, en raison du rapprochement du dit réservoir vers le cours inférieur de la rivière.

6° En prolongeant le réservoir sur une longueur de 4 milles, l'accroissement de la masse d'eau qui en résulterait, pourrait être regardé comme une compensation de ce que je propose de lui faire perdre sur la hauteur si cette diminution toutefois donnait lieu à quelques objections.

7° Les conditions topographiques des rapides de la Montagne sont certainement très favorables à la construction de la dite écluse; mais sous ce rapport, le rapide des Erables ne le cède en rien au premier, comme vous pouvez vous en convaincre en examinant les cartes que j'ai dressées de ces deux endroits, viz :

1° Chenal étroit = 231 pieds.

2° Chenal profond = 2½ brasses moins profond que celui de la Montagne, qui est de 5½ brasses.

3° Assises transversales, de roc solide, mais facile à travailler, grès (*sandstone*) (voir le spécimen ci-joint).

4° Ecores élevées et continuées jusqu'à la Montagne et au delà.

5° Pierres de bonne taille en abondance (grès).

IV.—POSSIBILITÉ D'EXÉCUTER, CE NOUVEAU PLAN—MOYENS D'Y PARVENIR —ABAISSEMENT DU LAC TÉMISKAMINGUE.

I. Quelques notions préliminaires sur le lac Témiskamingue.—Témiskamingue, nom sauvage qui signifie "Eaux Profondes," est en effet, un lac d'une profondeur incroyable, puisque la moyenne est plus de 100 pieds, et qu'en certains endroits, on atteint au chiffre énorme de plusieurs milles pieds, sa longueur depuis la tête du Long-Sault jusqu'aux bouches de la rivière Blanche est de 70 milles. La plus grande largeur, qui se trouve vers la Tête, est de 9 ou 10 milles.

On a prétendu longtemps, mais à tort, que ce lac était la source de la rivière Ottawa.

Pendant, si ceux qui ont accrédité cette erreur se fussent donné la peine d'une petite excursion dans nos pays sauvages, ils auraient été surpris de remonter plusieurs cent milles encore le cours de cette belle rivière toujours aussi grande, aussi majestueuse au delà de Témiscamingue que sous les fiers collines de la capitale.

En résumé, le lac Témiskamingue n'est autre chose qu'un gigantesque élargissement de la rivière Ottawa. C'est aussi le plus long espace de navigation continue que l'on rencontre sur tout le cours du plus riche tributaire de notre Saint-Laurent.

A ce dernier titre, quels précieux avantages n'y aurait-il pas à retirer pour le commerce et l'industrie d'une navigation de 70 milles à travers un pays où tous les produits abondent, où l'immensité et la fertilité du sol le disputent à la beauté du climat, où des milliers de colons pourraient s'établir à l'aise, et transformer ces plages encore désertes en véritable greniers d'abondance.

Or l'écluse en question serait à coup sûr le moyen le plus efficace de mettre à profit cette navigation et de lui donner même son plus complet développement en y rajoutant une trentaine de milles. Et c'est précisément dans le but de favoriser cet

utile projet que j'ai pris à tâche de démontrer la possibilité d'un expédient propre à aplanir de graves difficultés. Or, cet expédient que je propose, c'est

L'ABAISSEMENT DU LAC TÉMISCAMINGUE.

Cet abaissement est non seulement possible mais encore très facile à obtenir.

A raison de son extrême profondeur, le lac Témiscamingue ne souffrirait aucun détriment d'une réduction d'une vingtaine de pieds de niveau.

II. *Comment on doit s'y prendre pour abaisser le niveau du lac Témiscamingue.*—En jetant un coup d'œil sur les différentes cartes et le tableau comparatif que j'ai dressés à ce sujet, on verra que pour obtenir une réduction de 21 pieds 6 pouces sur le niveau du lac Témiscamingue, il faudra faire disparaître les crêtes rocailleuses qui donnent lieu aux trois rapides supérieurs du Long-Sault, savoir,

1° La Tête.....	7	pieds	3	pouces.
2° L'Îlet.....	4	"	9	"
3° Le Rapide-Plat.....	9	"	6	"

Soit un total de..... 21 pieds 6 pouces.

Voilà pour le niveau, c'est-à-dire pour amener le lac Témiscamingue au niveau du "Remous du Diable."

Il resterait tout naturellement à creuser davantage pour assurer un chenal d'une profondeur convenable. Mais je laisse ce point à l'estimation des experts; me contentant de faire observer, toujours d'après les sondages fidèlement représentés sur mon tableau que le dragage d'une dizaine de pieds en sus ne serait pas une grosse affaire, puisque chaque rapide se trouve séparé de son voisin par de profonds et vastes remous.

Ces trois rapides se trouvent échelonnés sur un parcours de $1\frac{1}{2}$ mille environ. Evidemment, pour la raison que je viens de mentionner, il ne serait pas nécessaire de draguer sur toute la ligne.

En outre, le lit des susdits rapides ne se compose, jusqu'à une grande profondeur que de cailloux roulés, très faciles à être enlevés, par conséquent.

1ère objection.—Certains endroits resserrés du lac Témiscamingue, savoir, la Presqu'île et l'Opimikang, seraient changés en rapides, si on abaissait de 20 pieds le niveau du dit lac. Ainsi, en voulant éviter un inconvénient, on en causerait un aussi grand et un plus grand peut-être, en interrompant la belle navigation du lac lui-même.

Réponse.—En effet la Presqu'île et l'Opimikang, situés l'un à 1 mille, l'autre à 12 milles de la tête du Long-Sault, sont les seuls endroits du lac Témiscamingue où il se produirait une rupture d'équilibre. Mais que l'on veuille bien examiner que ce ne sont là que de courts barrages, au plus de quelques arpents, immédiatement précédés et suivis de grandes profondeurs, et faciles à enlever, vu qu'ici encore le lit ne se compose que de cailloux roulés.

Voir le "Tableau comparatif" et la carte des sondages.

2e objection.—De si nombreux dragages n'entraîneront-ils pas une dépense plus grande que celle que l'on veut éviter par le nivellement exécuté de cette manière? Et en résumé ne serait-il pas encore plus économique de bâtir une écluse de 49 pieds?

Réponse.—A cette dernière objection, j'opposerai deux chefs de considérations déduites des avantages offerts à la construction de l'écluse d'une part; et de l'autre faisant ressortir les bénéfices que le lac Témiscamingue recevrait directement de cet abaissement de niveau, indépendamment même du réservoir, de l'écluse et de toutes ses conséquences.

Or, dans ce qui précède, je crois avoir suffisamment démontré toutes les raisons en faveur de la première partie de ma thèse, savoir: Que toutes choses égales d'ailleurs, il est plus expédient de réduire la hauteur de l'écluse, etc.

Il me reste maintenant à prouver que les travaux que je suggère d'entreprendre à la tête du Long-Sault, sont de nature à rapporter d'immenses bénéfices; et que même dans le cas où on ne construirait ni réservoir ni écluse, il faudrait dans l'intérêt du lac Témiscamingue, exécuter ces travaux.

V.—RÉSULTATS DE L'ABAISSEMENT DU LAC TÉMISCAMINGUE.

I. Outre l'avantage incontestable de diminuer de 21' 6" la hauteur de l'écluse, si cette dernière est placée à la Montagne, et de 16 pieds si elle l'est aux Erables, cet abaissement du lac Témiscamingue aurait pour le lac lui-même des résultats encore plus précieux.

Quand je parle ici du lac Témiscamingue, je n'entends pas attirer l'attention sur un coin de terre quelconque, quelque portion insignifiante du pays qu'il soit indifférent de laisser ou non enseveli dans l'oubli ou d'abandonner à sa bonne ou mauvaise fortune. Je signale un immense territoire, une vallée de plusieurs centaines de milles, un joyau de la Puissance qui le dispute en richesse à n'importe quel fleuve de sa couronne. Je me permets, en passant, cette petite réflexion afin de ne pas encourir le reproche immérité de vouloir donner trop d'importance à un sujet qui n'en vaut pas la peine. Cela fait, je reprends le développement de ma proposition.

II. LES PRAIRIES.—Malgré son étonnante profondeur, le lac Témiscamingue possède de nombreuses et vastes baies, qui ne sont que des prairies submergées. On peut se faire une idée de la richesse de ces terrains qui se sont formés que de la plus grasse alluvion. D'ailleurs, les parties les plus hautes de ces prairies, qui se découvrent aux eaux basses, donnent une preuve plus que suffisante de leur fertilité par le fourrage abondant qu'elles produisent dans le cours de deux mois seulement qu'elles sont exposées aux bienfaisantes influences de la lumière et de la chaleur.

Mais plus des deux tiers de ces bas-fonds sont condamnés à rester éternellement enfouis sous une couche de 2, 3 ou 4 pieds d'eau.

Que ces plaines submergées soient rendues à l'air, et voilà des cantons entiers qui surgissent comme par enchantement, et n'attendent que le soc de la charrue pour ouvrir leur sein fertile, sans exiger du colon le rude labeur du défrichement.

A la seule tête du lac je compte environ 13,000 acres de ces précieux terrains, sans parler des autres endroits où ce nombre se trouve encore plus que doublé.

Est-ce que l'acquisition de semblables terrains ne suffirait pas à elle seule pour indemniser le gouvernement de toutes les dépenses? Que ces terres soient mises en vente à des prix plus élevés que les autres, personne n'y trouvera à redire. Disons, par exemple, 25,000 acres (il y a plus que cela) à \$4 ou \$5 de l'acre, voilà un revenu de \$100,000 ou \$115,000.

Quel est le colon qui ne donnerait pas \$5 par acre pour avoir un lot défriché? Ici nous payons \$9 ou \$10 de l'acre pour faire débarrasser la terre des branches et autres inutilités qui l'encombrent.

III.—LES TERRAINS HUMIDES.

Mais il y a plus encore, et c'est sur quoi j'insiste fortement. Toutes les terres de la Tête du Lac, c'est-à-dire celles qui sont arrosées par la rivière Blanche, l'Ottawa et la Loure, restent submergées trop tard au printemps pour permettre au colon de les ensemençer à point. Ainsi le retard apporté aux semailles entraine celui de la maturité, alors arrivent des gelées précoces dues justement au trop long séjour de l'humidité sur le sol, et voilà dans une nuit les plus belles espérances renversées. J'ai vu moi-même l'été dernier, des champs de blé de la plus belle venue réduits à néant par une seule gelée intempestive. Qu'on aille pas de là inférer à l'inclémence du climat. A quelques milles de là dans les terrains égouttes rien n'avait souffert.

Pourtant ce sont les terres les plus belles et les plus fertiles qui ont à souffrir de cet inconvénient.

Quel remède y apporter? Abaisser le lac Témiscamingue.

N'y aurait-il que les deux raisons ci-dessus mentionnées, ce serait déjà un grand poids dans la balance, mais il y en a d'autres encore.

IV.—LA MINE D'ARGENT.

Cette mine déjà célèbre a tenté plusieurs capitalistes, mais il y a une difficulté : les plus riches filons se prolongent en dessous du lac, à peu de profondeur. Or, au dire de M. Wright lui-même, un abaissement de 15 pieds seulement le mettrait à même d'exploiter aisément cette mine dont, il est propriétaire.

LE PONT D'OBATJIWANANG.

Obatjiwanang est l'endroit le plus étroit du lac Témiscamingue, mais ce détroit mesure 11 brasses de profondeur au milieu.

C'est l'endroit où devrait probablement se construire le pont du chemin de fer St.-Jérôme-Témiscamingue. Ici encore l'abaissement du lac serait d'un grand secours.

V.—COROLLAIRE.

A la suite des trois puissants motifs que je viens d'énumérer, je ne puis m'empêcher de faire remarquer ici combien est inepte et désastreuse l'opinion de ceux qui proposent de construire une écluse à la Tête du Long-Sault. Evidemment, ces gens-là n'ont pas la moindre idée de ce que c'est que le lac Témiscamingue.

VI.—OBJECTION.

Mais la Rivière Blanche, que l'on dit navigable sur une trentaine de milles, ne cesserait-elle pas de l'être à la suite de l'abaissement du lac?

RÉPONSE.

Je ne le crois pas, et voici pour quelles raisons. D'abord, la rivière Blanche est très profonde, en outre, elle coule sur un terrain d'alluvion où elle saura bien se creuser un lit dès que ses eaux recevront la moindre pente.

Cependant, quand bien même cette érosion n'aurait pas lieu, il y a moins d'inconvénients à supprimer la navigation de la rivière Blanche, qu'à laisser noyer les magnifiques terrains qu'elle arrose.

VI.—RAISONS SPÉCIALES QUI DOIVENT PRESSER LA CONSTRUCTION D'UNE ÉCLUSE ENTRE TÉMISCAMINGUE ET MATTAWAN.

I. *Le commerce du bois.*—Étant donc démontrées la possibilité et l'économie de construire une écluse d'après le plan que je propose : que reste-t-il à conclure?

Que le plus tôt cette écluse sera construite, le mieux ce sera pour les intérêts de toute la vallée de l'Ottawa, et j'ajouterai, pour le plus grand intérêt de la ville d'Ottawa elle-même.

Je suis, sur ce point, de l'avis de ceux qui pensent que cette écluse est l'unique moyen d'assurer à la capitale de la Puissance le commerce du haut de la Grande-Rivière. Que si ces travaux ne sont pas bien vite exécutés, nos riches produits prendront en chemin de fer la direction des grands lacs. C'est donc un point auquel le gouvernement d'Ottawa en particulier ne saurait rester indifférent.

Témiscamingue est le grand, et je dirai, l'unique débouché présent et futur des inépuisables richesses forestières qui l'entourent, ainsi que des nombreux tributaires sur plusieurs cent milles de superficie.

C'est vers ces forêts encore inexploitées que commencent à accourir les capitalistes désireux de s'approprier le commerce du bois.

Tandis qu'une multitude de coupes de bois et des régions entières sont dévastées, ruinées peut-être à jamais dans les autres parties des provinces, la vallée de Témiscamingue est encore la plus intacte.

Il y a donc espérance que l'exploitation des bois continuera encore ici pour nombre d'années. Il est donc de l'intérêt du gouvernement de mettre tout en œuvre pour s'assurer de si précieux revenus, tout en favorisant les compagnies d'exploitation.

Or, tant qu'il y aura un Long-Sault entre Témiscamingue et Mattawan, l'industrie, le commerce, l'agriculture, etc., etc., ne feront que végéter dans ce district. Oui, je le répète, ce Long Sault est le cauchemar de tous les gens d'affaire, la vraie damnation des pauvres voyageurs. Celui qui réussira à le faire disparaître pourra être regardé à bon droit comme un bienfaiteur de l'humanité souffrante. Ici l'homme remplace à la fois steamboat, locomotive, voiture et bête de somme. Pas de navigation sur l'eau, point de chemin sur terre. Ici, les grands seigneurs sont forcés de

descendre au rang des manœuvres, et l'habitué des Pullman serait bien aise de trouver un char de troisième classe.

Voilà comment tout homme venant en ce monde reculé qu'on appelle Témiscamingue, est obligé de payer son tribut aux misères du Long-Sault. Ne dirait-on pas que ce redoutable rapide est l'ange à l'épée flamboyante chargé de défendre l'entrée du Paradis Terrestre ?

Et quand on songe qu'avec une écluse de 32 pieds, on ferait disparaître cet obstacle, on s'étonne qu'elle ne soit pas debout depuis longtemps.

Si la perspective des dépenses entre pour quelque chose dans la cause de ce retard, veuillez bien me permettre d'offrir ici un petit exposé des revenus annuels que cette écluse rapporterait au gouvernement, ne faisant attention pour le moment qu'au seul commerce du bois.

Je tiens ces notes de M. O. Latour, propriétaire de limites sur Témiscamingue et la Kipawe et homme d'affaire très expérimenté.

1° Il passe annuellement 2,000 radeaux (*cribs*) dans le Long-Sault. Le passage de chaque radeau dans ce rapide coûte \$3.00.

Si le Long-Sault était noyé par un écluse soit à la Montagne ou aux Erables, le passage de chaque radeau ne coûterait plus que 5 ou 10 centins.

Or, en établissant une glissoire (*slide*) à l'écluse, le gouvernement pourrait imposer une taxe de \$1.50 ou \$2.00 par radeau, ce qui ferait une rente annuelle de \$3,000 à \$4,000. Les propriétaires du bois se trouveraient, même en payant cette taxe, à gagner \$1.00 par radeau, sans compter la sûreté et la rapidité du trajet, l'exemption des craintes et des accidents inséparables du Long-Sault.

2° Passer une cage dans le Long-Sault est un travail de trois à quatre jours.

Avec une écluse à la Montagne ou aux Erables, un steamboat pourrait remorquer les cages depuis la Tête du lac jusqu'à la glissoire, distance de 101 milles. Là, si on le trouvait plus expédient, on chargerait les *plançons* sur les chars, pour n'importe quel point du pays.

3° De Mattawan à Témiscamingue le coût de transport des provisions est de \$2.00 par 100 lbs.

Avec l'écluse, on ne paierait au plus que 75 ou 80 cts par 100 lbs.

Le foin qui se vend en bas \$10.00 la tonne tout au plus, coûte ici \$50.00.

4° Il sort chaque année un million de billots du Lac Témiscamingue. Des milliers restent souvent échoués sur les récifs du Long-Sault.

II. LA COLONISATION. Les terres, même après l'arpentage, restent inoccupées parce qu'entre Mattawa et Témiscamingue il y a une barrière qui ne se franchit qu'à prix d'argent et au risque de grandes pertes de la part du pauvre colon.

VII.—CONCLUSION PRATIQUE.

Il est temps que je termine. Si j'ai bien rempli la tâche que je m'étais proposée, je dois en avoir dit suffisamment pour ouvrir les yeux du gouvernement sur cette partie du pays par trop méconnue et abandonnée.

Que ne fait-on pas pour le lac St-Jean ? Et pourtant avec moins de dépenses, Témiscamingue donnerait cent fois plus que le lac St-Jean.

Que ne dit-on pas du Manitoba et des prairies du Nord-Ouest. Pourtant, voilà tout proche de nous des terres qui valent le Manitoba, plus l'eau et le bois.

Témiscamingue jouit d'un charmant climat, toutes les céréales y viennent en abondance; le raisin y mûrit en plein air. Les richesses minérales (argent, plomb, etc.) n'y font pas défaut. Les plus belles essences remplissent les forêts. Une eau pure et abondante y coule à profusion. Le poisson fourmille dans les lacs et les petites rivières, et surtout dans cet immense bassin ou des vaisseaux du tonnage du *Great Eastern* pourrait vaguer à l'aise à côté du léger canot d'écorce.

Si à l'utile on veut joindre l'agréable, Témiscamingue ne le cède en rien en beautés naturelles aux pittoresques rives du Saguenay. Sur notre lac aux "Eaux Profondes," la nature, tour à tour simple et grandiose, coquette et sévère, a des attraits pour tous les goûts. Le peintre peut y trouver des couleurs, le poète des soupirs, le touriste, des émotions, l'homme fatigué des délassements... et l'esprit actif des entreprises.

En un mot, voilà un immense territoire propre à recueillir des milliers de nos compatriotes qui fuient vers l'étranger, et à leur assurer la vie, la prospérité, l'aisance.

Pour les y introduire, ces colons, pour élever ici des centaines de cantons florissants, que faut-il, monsieur le ministre ?

Peut-être une seule parole de votre bouche, peut-être un seul signe de votre bon plaisir. Vous n'êtes étranger à aucune des nobles et utiles entreprises, qui de nos jours agrandissent et relèvent notre pays. N'y aurait-il que celle-ci qui serait trouvée indigne de votre faveur ?

Je ne le crois pas, monsieur le ministre, tous les yeux sont tournés vers vous, tous attendent que vous preniez sous votre haute protection les intérêts de cette partie de la Puissance.

Et si nous-mêmes, pauvres missionnaires des sauvages, nous venons aujourd'hui mettre dans la balance le faible poids de nos réclamations, c'est que d'un côté nous savons que dans notre pays les intérêts de la colonisation sont les intérêts de Dieu. D'une autre part c'est que nous voyons en vous, monsieur le ministre, l'homme éclairé, prudent, énergique, éminemment propre à conduire cette œuvre à bonne fin.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, j'espère que vous pardonnerez à un humble religieux d'oser s'immiscer dans des affaires auxquelles il ne comprend peut être pas grand'chose. Aussi n'ai-je pas la prétention de vouloir imposer mes manières de voir.

Mon but est de vous présenter en toute simplicité mes humbles opinions. Si quelques-unes de mes idées ont l'honneur de mériter votre approbation, j'en serai heureux, surtout si elles ont pour résultat un tant soit peu le bien de mon pays.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, les sentiments respectueux avec lesquels j'ai l'honneur de me souscrire.

Votre obéissant serviteur,

C. A. PARADIS, *Ptre, O.M.I., missionnaire.*

TÉMISCAMINGUE, ce 29 décembre 1883.

ANNEXE No 7

—
RAPPORT

SUR LE

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE

ENTRE LE LAC CHAMPLAIN

ET

L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT,

PAR

H. F. PERLEY, ingénieur en chef,

ET

R. STECKEL, ingénieur en charge,

ANNEXE No 7.

RAPPORT SUR LE NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE

ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET

L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

Réf. n° 61892.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 16 septembre 1885.

MONSIEUR, — Ci-joint je transmets un rapport par Mr R. Steckel sur les opérations du nivellement géodésique exécutées par lui, entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, embrassant tout le parcours de la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, ainsi que certains plans s'y rattachant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

A. GOBEL, écr,
Secrétaire, ministère des Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, le 26 août 1885.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre, tel que je l'ai proposé dans ma lettre du 26 juin 1884, un rapport sur les trois sections de " nivellement géodésique " que j'ai dirigées en 1883-84 et 1884-85, entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, embrassant tout le parcours de la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel. Je sou mets aussi les plans et profils, numérotés IV, V et VI, indiquant la position des lignes de nivellement, des sections transversales, des repères, etc., ainsi que la pente des eaux de la rivière Richelieu, les différences de niveau entre les biefs du canal Chambly et la profondeur de l'eau aussi exactement que possible, suivant les meilleurs renseignements qui ont pu être obtenus ; ces dessins sont d'après une échelle horizontale de $\frac{1}{80,000}$, ou de 5,000 pieds au pouce, et d'après une échelle verticale de $\frac{1}{300}$, ou de 25 pieds au pouce.

En dressant les plans de la rivière Richelieu et des terres avoisinantes, j'ai consulté les plans de cadastre des paroisses de chaque côté de la rivière, qui m'ont été fournis par le ministère des Terres de la Couronne de Québec, les plans des ingénieurs militaires, ceux de l'Amirauté, les plans du canal Chambly, et tels autres anciens plans et profils que j'ai pu trouver à Ottawa, Montréal et Québec ; j'ai utilisé aussi les renseignements importants indiqués sur des plans plus récents et plus élaborés, montrant les profondeurs d'eau de diverses parties de la rivière, suivant le relevé qui en

a été fait, durant les deux ou trois dernières années, sous la direction de Mr E. H. Parent, ingénieur surintendant des principaux canaux de la province de Québec, pour le ministère des Chemins de Fer et Canaux, qui m'en a fourni des copies en mai et juin derniers.

Comme les données à ma disposition pour la préparation des plans de la rivière soumis avec ce rapport, proviennent de différentes sources et sont quelquefois discordantes, et comme je n'ai pu faire aucun mesurage de terrain, ni prendre des courses et des sondages, je ne puis pas affirmer que ces plans sont exacts sous tous rapports ; mais je crois qu'ils le sont assez pour le sujet que je traite. Outre les repères, chaque dixième station de nivellement est indiquée, afin de faciliter le calcul des élévations du terrain dans chaque localité, le long des lignes nivelées, au moyen des cotes-avant et des cotes-arrière corrigées, qui sont données sur les tableaux de calculs ci-joints, dans le cas où l'on trouverait utile de déterminer ces hauteurs. (Voir annexes nos 1, 2, 3.)

Avant de faire aucune observation sur les résultats obtenus qui sont donnés dans les résumés ci-inclus, etc., je décrirai la mire perfectionnée et le niveau de précision à pivot dont je me suis servi, pour les raisons mentionnées dans mon rapport préliminaire ; j'expliquerai ensuite les méthodes qui ont été suivies pour les observations, la tenue des carnets et le calcul des élévations. Les illustrations ci-jointes, nos I et II, avec les diagrammes et les types des inscriptions aux registres de nivellement et dans les carnets des porte-mires, suffiront, je l'espère, pour en rendre la description intelligible et distincte.

La mire que j'ai choisie pour mes opérations avec le niveau géodésique perfectionné construit par MM. Fauth et Cie, de Washington, fabricants employés par les géomètres du Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis, est celle connue sous le nom de "mire de Philadelphie;" les modifications nécessaires ont été faites à Montréal, dans les ateliers de Mr E. Chanteloup, un expert dans ce genre de travail, comme dans tout autre dans sa ligne.

La "mire de Philadelphie," dans son état normal, (voir fig. 1, Pl. n° 1, ci-annexée), est formée de deux triangles ou tiges plates surperposées, d'acajou bien séché, de 0.145 pied de largeur sur 0.075 pied d'épaisseur ; ces tiges sont graduées en pieds et dixièmes, par des lignes noires peintes sur un fond blanc, depuis 0 jusqu'à 12 pieds ; les chiffres qui indiquent les dixièmes sont en noir, et ceux qui indiquent les pieds en rouge vif ; ils sont placés entre deux baguettes de 0.025 pied à 0.03 pied de large, qui projettent de 0.005 pied au-dessus du fond blanc. La tige de devant A, est généralement longue de 6.5 à 6.8 pieds, et la tige de dessous B, de 7.15 à 7.25 pieds ; ces deux tiges sont disposées de manière à glisser librement l'une sur l'autre à travers deux colliers rectangulaires en cuivre, C et D, dont l'un est fixé à l'extrémité supérieure de la tige de devant A, et l'autre à l'extrémité inférieure de la tige postérieure B. Le collier C, fixé à l'extrémité supérieure de la tige de devant A, est muni d'une échelle en cuivre à biseau, de 0.1 pied de long divisé en demi-centièmes, et d'une vis de pression qui sert à fixer la tête de la tige B, qui porte le voyant de la mire, à la hauteur requise entre 7.0 et 12 pieds.

On verra d'après cette description, que les pieds et les dixièmes peuvent être lus sur la mire par l'observateur lui-même, sans aucune difficulté, à une distance de 1,000 pieds ou plus, du niveau ; et quand le voyant est utilisé pour les points extrêmes, etc., on peut obtenir invariablement une cote approximative variant à peine d'un deux centième de pied.

Maintenant, afin de mettre les opérations plus directement sous le contrôle de l'observateur et de l'enregistreur, j'ai trouvé, après mûre considération, qu'il était préférable de supprimer entièrement le voyant mobile dans les opérations ordinaires, afin de dégager, en autant que possible, la responsabilité du porte-mire.

Pour cela, on a peint en blanc des traits de visée de 0.003 pied de largeur, à tous les demi-dixièmes de pied, d'abord sur les saillies des deux baguettes en relief, après les avoir noircies ; mais lorsque les opérations de la première saison furent terminées, on traça les traits de visée blancs en travers d'une lisière noire de 0.02 pied de largeur, le long de chaque baguette en relief, sur la face de la mire protégée contre le

frottement. Sur ces traits blancs, les pointages micrométriques peuvent être rapidement multipliés au moyen du niveau à pivot perfectionné, qui est spécialement construit pour cet important objet, étant muni du mécanisme nécessaire pour établir au moyen de la vis micrométrique, la distance traversée par les fils sur la mire, en haut ou en bas de la véritable ligne de visée horizontale, en promenant la lunette dans un plan vertical.

En fixant la distance entre les axes des traits de visée à 0.05 pied, le mouvement circulaire de la lunette est maintenu dans des limites suffisamment étroites, pour que l'on puisse dire que les révolutions de la vis du micromètre sont directement proportionnelles à l'arc que doit parcourir la lunette, et aussi pour que la valeur angulaire moyenne d'une division de la tête du micromètre puisse être considérée comme étant sensiblement constante. En même temps, l'observateur peut estimer à moins d'un demi-centième de pied près, précision suffisante pour le calcul de la distance horizontale de l'instrument à la mire, l'éloignement, suivant la verticale, de chacun des trois fils horizontaux placés dans la lunette à cet effet, de la ligne de foi la plus rapprochée au-dessus ou au-dessous, ou *vice versa*, sans que la rétine de l'œil soit fatiguée par l'image confuse d'une rangée d'espaces étroits et égaux, alternativement blancs et noirs et tous de forme rectangulaire.

Pour raidir la mire lorsqu'elle présente la pleine hauteur de 12 pieds, une barre de renfort S, est fixée solidement, au dos de la tige de devant A, et au pied de la tige postérieure B, à la place occupée par celle-ci quand la mire est fermée, au moyen de petites vis en cuivre, pénétrant dans des plaques de cuivre percées et filetées, qui sont affleurées dans le bois. Généralement la mire n'est fermée que pour son transport à de grandes distances, et comme elle n'a que 7 pieds de long lorsqu'elle est fermée, elle est plus facile à transporter qu'une mire métrique d'une seule pièce, mesurant plus de 10 pieds.

Le pied de chaque mire porte un sabot de cuivre, fondu d'une seule pièce, avec une tablette sur un côté, sur laquelle est placé un niveau sphérique L, monté sur trois vis d'ajustement M. Ce niveau, qui sert à guider le porteur pour plomber la mire, doit être ajusté de manière que celle-ci soit exactement verticale, lorsque le centre de la bulle coïncide avec l'axe de la boîte cylindrique; l'ajustement peut être facilement vérifié, au moyen d'un fil à plomb, pendu à la tête d'un long clou, planté dans un arbre, un mur, etc. En plaçant le niveau près du pied de la mire, on obtient plus de solidité, et un ajustement plus durable; de plus, le porte-mire étant forcé de tenir ses yeux baissés vers la terre, l'observateur peut aussi découvrir plus facilement la moindre négligence de sa part, à maintenir la mire dans une position verticale.

Un support sphérique O en bronze dur phosphoré, s'ajustant dans une cavité correspondante dans la plaque en fonte qui porte la mire, est maintenu en place au bas de celle-ci, par une cheville conique passant à travers un côté du sabot et aussi à travers la mire et la tige du support, et dont le bout taraudé se visse dans un nodule en cuivre sur la face interne du sabot. La cheville, étant conique, ne peut manquer de bien presser l'épaulement de la boule contre le bas de la mire.

Comme le 0 de la graduation correspond sur chaque mire à la face inférieure du sabot de cuivre, il est nécessaire que toutes les lectures soient augmentées de la distance entre ce zéro et la base du support. Cette distance, que l'on appelle erreur de l'index, a été mesurée sur les quatre mires adaptées au "Nivellement Géodésique" estampées A. B. C. D., peu de temps après le commencement des opérations en septembre 188., aussitôt que l'on a pu se procurer les compas d'épaisseur convenables, avec accessoires, pour le mesurage des supports. Ces mêmes distances furent remesurées après avoir terminé les opérations de la première saison, et on obtint le résultat indiqué ci-dessous, après un emploi continu des mires pendant 6 semaines consécutives.*

* Nonobstant que l'usure des supports sphériques puisse rester entre d'étroites limites, avec beaucoup de soin de la part des porte-mires, on se propose d'avoir des enveloppes de caoutchouc ou de cuir ajustées à serre, pour protéger les boules lorsqu'il faut transporter les mires toutes montées sur un long parcours, en allant ou en revenant de l'ouvrage.

Lettres distinctives étampées sur les mires.	Erreurs des index.	
	1er mesurage.	2ème mesurage.
A	0·0994 pd.	0·0989 pd.
B	0·0973 "	0·0968 "
C	0·0957 "	0·0953 "
D	0·0993 "	0·0990 "

On se servit de trois de ces mires simultanément durant l'expédition; la quatrième était tenue en réserve, en cas d'accident à l'une des trois autres. En 1884, l'erreur de l'index de chaque mire fut mesurée une fois par mois.

Ayant eu quelque difficulté, durant les opérations de la première saison, à mesurer avec assez d'exactitude, la distance entre le 0 de la mire et la surface de l'eau pour la détermination précise des petites pentes de la rivière, j'ai fait visser une sorte d'appareil cathétométrique au sabot de cuivre de la mire, sur le côté opposé à celui du niveau sphérique, tel qu'indiqué sur l'illustration n° I ci-annexée.

Cet appareil consiste en une tablette en saillie G, portant une tige ou une cheville conductrice H, parallèle à la mire, et divisée en centièmes de pied sur une longueur de deux dixièmes de pied, c'est-à-dire, à partir du zéro qui est placé à 0. 2 pied au-dessus du zéro de l'échelle graduée de la mire, en descendant. Cette cheville de direction est recouverte d'un manchon I, fenestré de manière à exposer pleinement toutes les divisions à la vue. Le manchon porte à son extrémité inférieure une tige avec une pointe J, au même niveau que le dessous du support sphérique; sur chaque côté de la fenêtre du manchon, il y a un vernier K, qui permet de prendre des hauteurs à 0.001 de pied près.

Lorsque la mire est verticale, la pointe J, dont la tige peut être allongée au moyen de pièces auxiliaires R, est mise en contact avec la surface de l'eau, soit en abaissant, soit en élevant le manchon ou tube avec la main; on le fixe alors au moyen de la vis de pression N; la petite cheville P retient le manchon lorsqu'il n'est pas fixé, et l'empêche de tomber à l'eau.

La plaque sur laquelle on doit poser le pied de la mire est en fonte, de forme triangulaire; chaque côté du triangle a une longueur de 0.45 pied; aux angles la plaque est armée de dents que l'on enfonce dans la terre, au moyen du pied, pour l'y fixer solidement; une petite chaîne, attachée à l'un des angles, sert à soulever et à transporter la plaque d'un endroit à l'autre. Dans le dessus se trouve une cavité sphérique destinée à recevoir le support sphérique déjà décrit, et le dessous de la plaque est aplani et poli, afin que l'erreur d'index puisse être convenablement déterminée pour chaque plaque et chaque support sphérique, en mesurant avec des compas d'épaisseur à vis micrométrique: la plaque, le support et un couvercle emboîté par dessus la tige de ce dernier et reposant à joint clos sur son épaulement.

Le "niveau géodésique à vis micrométrique" dont on s'est servi,—Voir III., n° II,—se compose de quatre parties principales, dont trois sont réunies en une seule pièce pour en faciliter le transport; ces trois parties sont:

1° Le trépied, dont chaque pied est assemblé à jour, ce qui le rend fort et en même temps léger.

2° Le corps principal, qui repose sur trois vis calantes de nivellement G, que l'on place sur la table du trépied. Il est composé d'un axe vertical A, autour duquel tout l'instrument peut pivoter; d'une monture pourvue de deux étrières YY'; d'une vis micrométrique M pour supporter la lunette, ainsi que d'un plateau horizontal C, avec une vis de pression B et une vis de rappel D.

3° La lunette T.

Le poids total de l'instrument et du trépied, sans le niveau postiche, est de 23 lbs.

La quatrième partie est le niveau postiche E, muni d'une chambre d'air à un bout, afin de pouvoir régler la longueur de la bulle à volonté; l'observateur le porte

toujours à la main, lorsqu'il va d'une station à l'autre. On ne le place sur les tourillons de la lunette que lorsque le trépied est fermement planté dans une position convenable, afin d'éviter tout dérangement provenant de secousses violentes.

La lunette T est montée sur des étriers Y Y', dans des collets-tourillons R, de bronze dur; elle en est complètement détachée, pour qu'on puisse la tourner autour de son axe optique et la déplacer bout pour bout. Comme le niveau postiche, aussi, est mobile et réversible, toute erreur de collimation et d'ajustement du niveau peut être éliminée. La vis micrométrique M, fig. 3, est placée en dessous de l'étrier Y, sous l'oculaire de la lunette; cette vis peut être élevée ou abaissée, faisant tourner l'autre étrier Y' sur un pivot ou dans une charnière F située à son extrémité inférieure, de sorte que l'on peut mesurer avec exactitude et facilité, le petit angle entre un pointage horizontal quelconque déterminé en amenant la bulle au centre du tube et la ligne de visée du trait blanc le plus rapproché, qu'il soit en dessus ou en dessous, de ce pointage. La tête du micromètre est graduée en 100 parties ou divisions; les dixièmes de division sont estimés à l'œil, tandis que les révolutions entières de la vis, sont indiquées sur une échelle en acier S, par un index I, qui monte et descend lorsqu'on tourne la vis (fig. 3).

Comme le centre du mouvement F se trouve au-dessous de l'étrier du côté de l'objectif de l'instrument, le micromètre ne peut pas servir à mesurer de grands angles, à cause de la variation produite par l'excentricité, dans la valeur d'un tour de vis. Mais ceci n'est jamais requis, parce que le plus grand angle que l'on peut avoir à mesurer, est celui que sous-tend une hauteur ou espace de 0.025 pied, à la plus petite distance à laquelle la mire peut être vue distinctement avec la lunette, disons à 25 pieds; la tangente de cet angle serait 0.001 et correspondrait à un angle d'environ $3\frac{1}{2}$ minutes: même en supposant qu'on lise cet angle maximum, l'effet de l'excentricité peut être considéré comme inappréciable. En pratique, cependant, la plus petite distance à laquelle la mire est généralement lue, excède de beaucoup 25 pieds, et dans des cas exceptionnels, on peut toujours régler la hauteur de la lunette, pour ne pas tenir le pointage horizontal éloigné de 0.025 pied de la ligne de foi la plus rapprochée.

Le cercle horizontal C, de $4\frac{1}{2}$ pouces de diamètre, gradué en degrés et demi-degrés avec deux verniers permettant de lire les minutes, est placé en dessous de la lunette, à cause de la variation produite par l'excentricité, dans la valeur d'un tour de vis. Mais ceci n'est jamais requis, parce que le plus grand angle que l'on peut avoir à mesurer, est celui que sous-tend une hauteur ou espace de 0.025 pied, à la plus petite distance à laquelle la mire peut être vue distinctement avec la lunette, disons à 25 pieds; la tangente de cet angle serait 0.001 et correspondrait à un angle d'environ $3\frac{1}{2}$ minutes: même en supposant qu'on lise cet angle maximum, l'effet de l'excentricité peut être considéré comme inappréciable. En pratique, cependant, la plus petite distance à laquelle la mire est généralement lue, excède de beaucoup 25 pieds, et dans des cas exceptionnels, on peut toujours régler la hauteur de la lunette, pour ne pas tenir le pointage horizontal éloigné de 0.025 pied de la ligne de foi la plus rapprochée.

Les faux étriers yy', servent à soulever la lunette hors des étriers réguliers YY' au moyen de la vis e, et la supportent lorsqu'on transporte l'instrument d'une station à l'autre, la cheville f, munie d'une came ou d'un crochet, sert à soulever l'étrier mobile, placé sous l'oculaire de la lunette, de dessus la tête de la vis du micromètre, afin d'empêcher une usure inutile des collets-tourillons, des étriers et des filets exigus de la vis.

La valeur moyenne d'une division de niveau, de 0.0066 pied = 2 millimètres de longueur, est d'environ $3''$; une division de la tête du micromètre est égale à $\frac{1}{100}$ d'un tour de la vis M, et correspond à 2.24 secondes; l'ouverture de la lunette = 0.12 pied, la distance focale de la lentille objective = 1.34 pied.

Pouvoir grossissant :

1° Avec la pièce oculaire de Ramsden, composée de deux lentilles plano-convexes, avec distances focales égales d'environ 0.043 pied : soit 37.*

2° Avec la pièce oculaire achromatique de Kellner, composée de deux lentilles bi-convexes avec distances focales, chacune d'environ 0.083 pied : soit 26.*

Quatre fils sont étendus en travers du réticule, savoir un fil vertical d, et trois fils horizontaux a, c, b, disposés de la manière indiquée dans la fig. 2, III. n° 11. Les distances ac, cb, interceptées par ces fils, sont en raison de 7 à 3, de sorte que chacun

*MM. Fauth et Cie, évaluent ces pouvoirs grossissants à 32 et 24 respectivement.

des fils **a** et **b**, est facile à distinguer en aucun temps des observations; on peut aussi reconnaître aisément la position réelle de la lunette, qu'elle soit levée ou renversée sans dessus dessous; et si les trois fils sont lus, le registre montrera d'une manière certaine cette position, sans indication spéciale. La distance angulaire entre la ligne centrale **c** et la ligne **b**, est de $3''-42''.5$, et entre les lignes **c** et **a**, elle est de $8''-39''.1''$; la distance entre les fils extrêmes **a** et **b** est donc de $12''-21''.6''$.

L'inégalité des collets-tourillons fut déterminée le 1er septembre 1883; on remarqua alors que leur différence de hauteur donnait lieu à une inclinaison correspondant à $\frac{9}{10}$ d'une division de la tête du micromètre = 2.016 secondes. Une autre série d'observations fut faite le 16 octobre suivant et démontra que la hauteur correspondant à $\frac{9}{5}$ de division de micromètre = 2.128 secondes, était la correction qu'il fallait ajouter (suivant la distance) à toutes les lectures, parce que le collet de l'oculaire était plus petit que celui de l'objectif.*

MODE D'OBSERVATION.

Afin de vérifier l'ouvrage pendant une seule opération, et d'économiser ainsi le temps et la dépense, deux lignes distinctes de nivellement, marquées A et B sur les tableaux de calcul et les résumés, furent levées simultanément, avec les mires placées à des distances différentes de l'instrument, tel qu'on opère dans le "Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis." En se servant de trois mires, on a pu obtenir approximativement la même heure moyenne pour les observations des coups-arrière que pour celle des coups-avant, aussi souvent que possible, sans perte de temps notable expressément pour cela. Comme je l'ai fait remarquer dans mon rapport préliminaire du 26 juin 1884, nous parcourons maintenant des sections alternatives d'environ 25 milles de longueur, dans des directions opposées, afin de prévenir en une certaine mesure, l'accumulation graduelle d'erreurs que l'on a supposé résulter d'opérations exécutées en suivant toujours la même direction.

Les mouvements des trois porte-mires, A, B, C, et l'ordre suivi pour les observations des coups-arrière et des coups-avant, à chaque station, sont clairement marqués sur le diagramme suivant, par les lettres **a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m** et **n**, qui indiquent la position du pied de chaque mire; les chiffres 1, 2, 3, 4, indiquent l'ordre suivi dans chaque série de quatre observations faites à chacune des stations de nivellement, $S_1 S_2 S_3 S_4$, etc.

Le porte-mire A porté deux plaques triangulaires, dont il laisse une derrière lui dans la terre; après qu'elle a servi pour un coup-avant, il y revient pour le coup-arrière.

Avec l'instrument à la station S_1 nous prenons:—

Coup-arrière (1) à la mire A sur la plaque **a**, placée à une distance d'environ 90 à 125 pas de S_1 , quelquefois plus loin, lorsque le temps est clair et le terrain assez uni.

Coup-avant (2) à la mire C sur la plaque **d**, plantée aussi par le porte-mire à une distance d'environ 90 à 125 pas, ou plus, de S_1 .

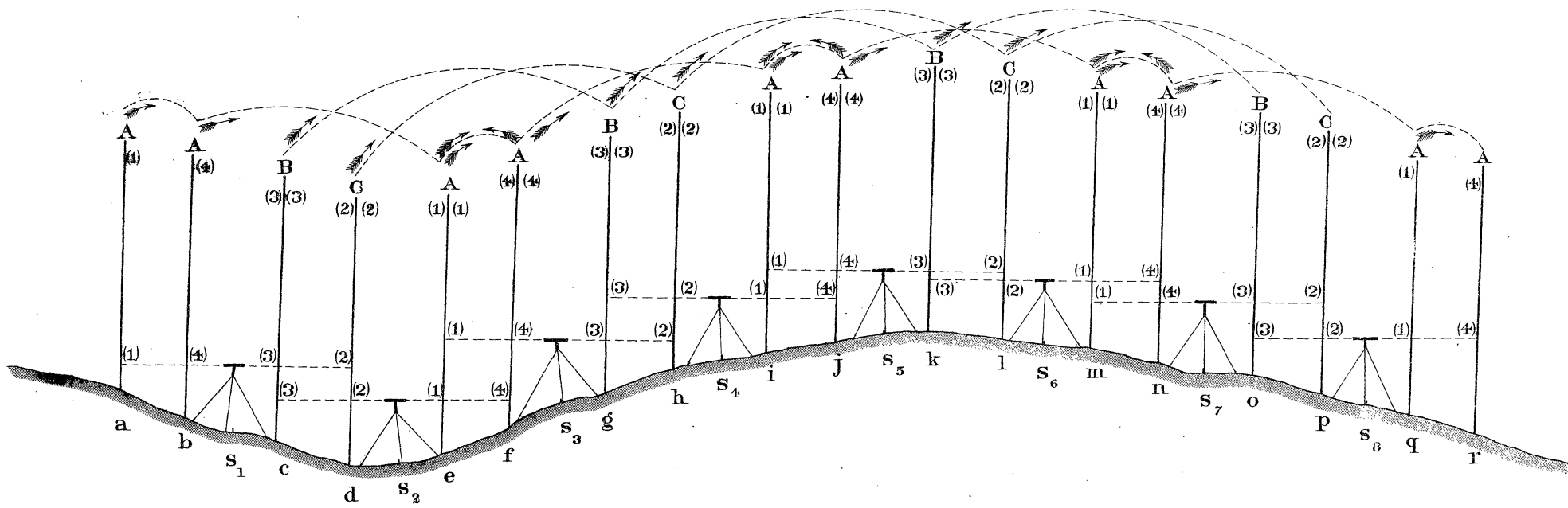
Coup-avant (3) à la mire B sur la plaque **c**, ordinairement plantée à une distance de 30 à 75 pas, ou plus, de S_1 .

Coup-arrière (4) à la mire A sur la plaque **a**, distante aussi de 30 à 75 pas ou plus de S_1 .

Pendant que l'on prend les coups-avant 2 et 3, le porte-mire A a amplement le temps de se rendre de **a** à **b**. Les directions $S_1 b a$ et $S_1 c d$ sont prises, après la lecture des mires. Il est de règle de placer, autant que possible, les points **b** et **c** et la

* N.B. Par suite d'une erreur cléricale, la correction nécessaire résultant de l'inégalité des collets fut fixé à 0.2 d'une division de micromètre au lieu de 0.9, dans tous les calculs pour la section n° 1. C'est seulement dans le résumé I, compris dans ce rapport, que l'on a tenu compte de la différence résultant de l'addition de 0.7 de division, qui dans aucun cas n'excède 0.0013 pied; on n'a pas considéré qu'il était essentiel d'amender, d'une manière analogue, les résumés des sections transversales nivelées en 1833. (Voir annexe n° 4, pages 1 à 38)

DIAGRAMME indiquant les mouvements des porte-mire avec les mires A, B et C.



station de nivellement S_1 , à l'œil, de manière que a , b , S_1 , c , d , soient situés sur l'une ou sur l'autre des deux lignes droites aS_1 et S_1d : lorsque cette disposition des dits points n'est pas possible, les directions S_1b et S_1c doivent aussi être prises, pour établir la position de la ligne nivelée.

On compare alors la différence entre les cotes-avant de la série précédente de coups de niveaux, avec celle des cotes-arrière correspondantes, prises de la station S_1 , et si les deux différences s'accordent en dedans d'une limite de 0.02 pied ou environ, on lève la lunette sur ses faux étriers pour la dégager de ses étriers réguliers, et décharger ainsi la vis du micromètre au-dessous de l'oculaire, du poids de la lunette et de son chariot; les parties délicates sont alors libérées de la pression et protégées contre les effets des secousses violentes. Pendant que l'instrument est transporté à la station S_2 , soit de 30 à 75 pas, ou plus, au delà de d , le porte-mire A passe avec ses deux plaques, comme je l'ai déjà dit, de b en e ; pareillement 30 à 75 pas, ou plus, au delà de S_2 , tel qu'indiqué par une flèche sur le diagramme. Si l'on trouvait plus de contradiction entre les différences dont on vient de parler, que le maximum admis comme pouvant résulter des erreurs de niveau et de lecture, il faudrait nécessairement retourner en arrière jusqu'au dernier repère bien établi.

De S_2 nous prenons :—

Coup-avant (1) sur la mire A, en e ; le porte-mire laisse ici une de ses plaques, plantée dans la terre pour servir à établir la cote-arrière en e .

Coup-arrière (2) sur la mire C, en d .

Coup-arrière (3) sur la mire B, en c .

Coup-avant (4) sur la mire A, en f .

On fait ici la comparaison des cotes-arrière (2) et (3) avec les cotes-avant correspondantes établies de la station S_1 .

Après le coup-avant (4), le porte-mire en f , retourne à e , afin que la première observation de S_3 puisse être faite, dans les conditions ordinaires, sans déranger le foyer de la lunette. Les directions S_2e et S_2d , ou toutes autres directions nécessaires pour localiser la ligne des niveaux, etc., doivent alors être prises, lorsque les deux porte-mires en d et c , vont à h et g respectivement, avec leurs plaques et leurs mires C et B; les distances S_3g et S_3h étant mesurées au pas, au delà de la troisième station de nivellement S_3 de manière qu'elles soient approximativement égales à S_2f et S_3e .

De S_3 nous observons :—

Coup-arrière (1) sur la mire A, en e , généralement, tel que déjà dit, sans changer l'ajustement du foyer de la lunette.

Coup-avant (2) sur la mire C, en h .

Coup-avant (3) sur la mire B, en g .

Coup-arrière (4) sur la mire A, en f .

Ce système est suivi durant tout le cours des opérations. On commence toujours par viser la mire A, qu'elle soit placée pour une cote-arrière ou une cote-avant, afin de donner au porte-mire le temps de se rendre au second poste, où il doit se placer dans la même série de coups de niveaux.

Les observations faites à chaque station sont conduites de la manière suivante. La tête du micromètre est tournée, de manière à amener la division pour laquelle l'axe de la lunette est reconnu parfaitement perpendiculaire à l'axe vertical vis-à-vis de l'index; alors l'instrument est ajusté au moyen des trois vis calantes que porte la tête du trépied; et les ajustements indiqués ci-après, sont faits exclusivement au moyen de la vis du micromètre sous l'oculaire de la lunette.

(a). L'observateur lit les trois fils horizontaux du réticule, et cote les pieds et les dixièmes tels qu'ils sont donnés directement par la mire, les centièmes étant estimés à l'œil, en comptant depuis les traits blancs indiquant les demi-dixièmes; il choisit aussi le trait de visée convenable comme voyant, pour les mesures micrométriques, c'est-à-dire la ligne la plus rapprochée du fil central du réticule,

(b). L'enregistreur, qui est placé presque vis-à-vis du centre de la lunette, et par conséquent dans la meilleure position pour éviter l'erreur de parallaxe en observant

La graduation sur le tube de verre, ramène la bulle parfaitement entre ses repères ou au centre du tube avec la vis du micromètre, si elle n'y est pas restée exactement après la lecture des fils ; ensuite, l'observateur constate la position précise de la tête du micromètre pour ce pointage horizontal de la lunette dite levée, marqué E, et le niveau dans sa première position appelée directe et marquée D, dans le registre, pour la série d'observations qu'on vient de décrire.

(c). Le trait de visée est biséqué par l'observateur au moyen du fil central, et la lecture du micromètre est prise pour la lunette levée E, et le niveau direct D.

(d). Le niveau postiche est enlevé de la lunette et retourné, marqué R, par l'enregistreur, c'est-à-dire qu'il est tourné bout pour bout. Le trait de visée est de nouveau parfaitement biséqué par l'observateur au moyen de la vis du micromètre, si c'est nécessaire après la dernière opération, et le micromètre est lu pour la lunette levée E.

(e). La bulle est encore ramenée au centre du tube par l'enregistreur, et la lecture micrométrique du pointage horizontal est prise par l'observateur et inscrite pour le niveau retourné R, et la lunette levée E.

(f). L'observateur fait subir à la lunette une rotation de 180° dans le plan vertical à son axe, sur les étriers, ce qui est indiqué dans le registre par I, (de interverti) ; l'enregistreur ramène la bulle au centre du tube ou entre ses repères ; le micromètre est lu et cette lecture est enregistrée pour les pointages horizontaux, avec le niveau retourné R.

(g). Le trait de visée est encore biséqué une fois, par l'observateur, et la lecture du micromètre est inscrite pour la lunette dans la position renversée sens dessus dessous, I, et pour le niveau retourné R.

(h). Le niveau est replacé sur la lunette, dans la position directe et originale D, par l'enregistreur. Le trait de visée est biséqué par l'observateur, toujours au moyen du fil central et de la vis du micromètre, et celui-ci prend la lecture du micromètre pour la lunette renversée sens dessus dessous I.

(i). La bulle est conduite au centre du tube par l'enregistreur, et le micromètre est lu pour le pointage horizontal, par l'observateur, avec la lunette renversée sens dessus dessous I, et le niveau direct D.

Sur le tableau type de registre ci-joint, l'ordre et la série des opérations faites à chaque station, sont indiqués par les lettres *a, b, c, d, e, f, g, h, i* ; on y voit aussi les calculs qui sont faits en opérant dans le registre, ainsi que les courses et le caractère général des notes qui sont prises.

Les chiffres 1, 2, 3, 4, qui indiquent distinctement l'ordre dans lequel les observations furent faites, sont cotés dans le registre de niveaux lorsqu'on est sur le terrain, ainsi que les distances qui ont été mesurées au pas par l'observateur ou l'enregistreur, et autant que possible les distances mesurées au pas par les porte-mires, afin d'écartier plus sûrement toute erreur qui pourrait résulter, en aucun temps, d'un changement dans la disposition régulière des mires, soit par méprise, soit autrement.

En calculant les distances de l'instrument à la mire, la hauteur comprise sur cette dernière entre le fil central *c* et le fil *a* qui en est le plus éloigné, nous sert de base.—Voir élévation du réticule, fig. 2, Ill. n° II. Mais au lieu d'utiliser directement la différence *ca*, entre les lectures des deux fils *c* et *a*, on a préféré adopter une moyenne arithmétique, entre la dite différence *ca* et le produit de l'espace *ab*, compris entre les fils extrêmes *a* et *b*, par le facteur constant 0.7 spécialement déterminé pour déduire la distance entre *c* et *a*, de celle observée entre *a* et *b*, afin de corriger ou d'éliminer, en autant que possible, toute petite erreur qui pourrait résulter des subdivisions à l'œil, des demi-dixièmes en centièmes, etc., soit autrement.

De plus, au cas où une erreur considérable d'un demi-dixième ou plus, serait commise dans l'une ou l'autre des trois lectures, on est certain de la reconnaître par ce moyen, et elle peut être rectifiée au moyen du mesurage au pas, que le portemire a fait, de la distance entre l'instrument et sa mire.

FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT.

(FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT).

37 Sur la route postale, au côté est de la rivière Richelieu.
Samedi, 27 octobre 1883.

COUP-ARRIÈRE.

N° de la station, etc.	Position		Lectures de la mire.	Trait de visée.	Lectures du micromètre.		Remarques.
	de la lunette.	du niveau postiche.			Fils de visée et de stadia.	Direction horizont.		Pointage horizontal.	Trait de visée.
			Pieds.	Tempéra- ture.	Tours.	Tours.	
(2) Mire C, 6 pds à l'est du centre de la route.							
53 3 pds à l'est du centre de la route.	E	D	(a ₁) 4·325	(a ₂) 4·00	(b) 20·339	(c) 20·409	Presque calme.
		R	(a ₂) 4·010	84° 21'	(e) ·324	(d) ·409	
	I	R	(a ₃) 3·875	∠ à D.	(f) ·328	(g) ·448	
		D	.....	sur (3)	(i) ·335	(h) ·448	
*Moyennes.....			0·3150 †126·00	.....	20·332	20·429	45 pas.
(3) Mire B, 5 pds à l'ouest du centre de la route.							
53	E	D	5·04	4·70	20·327	20·385	De la station 53 jus- qu'au bord de l'eau, il y a 110 pieds.
		R	4·72	.....	·320	·385	
	I	R	3·97	87° 30'	·311	·356	
		D	.....	.....	·319	·356	
*Moyennes.....			0·7495 †299·80	.....	20·319	20·371	106 pas.

*Calculées au bureau. †Les distances de l'instrument à la mire, aussi calculées au bureau.

(FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT.)

Paroisse de Saint-Athanase,
C. F. CHALONER, observateur.—R. STECKEL, enrégistreur.

37

COUP-AVANT.

N ^o de la station, etc.	Position		Lectures de la mire.	Trait de visée.	Lectures du micromètre.		Remarques.
	de la lunette.	du niveau postiche.	Fils de visée et de stadia.	Direction horizont.	Pointage horizont.	Trait de visée.	
			Pieds.	Tempéra- ture.	Tours.	Tours.	
(1) Mire A, 5 pds à l'est du centre de la route.							
53	E	D	(a ₁) 2·70	(a ₂) 2·60	(b) 20·240	(c) 20·233	Vis-à vis l'extrémité supérieure des "Mille Roches," au delà des- quelles il y a deux chenaux dans la ri- vière.
		R	(a ₂) 2·60	259° 50'	(e) ·241	(d) ·233	
	I	R	(a ₃) 2·36	∠ à G.	(f) ·238	(g) ·190	
		D	.....	sur (4)	(i) ·235	(h) ·190
*Moyennes			0·2390 †95·60	20·239	20·212	34 pas.
(4) Mire A, 9 pds à l'ouest du centre de la route.							
53	E	D	3·60	2·90	20·239	20·292	
		R	2·92	253° 54'	·226	·292	
	I	R	2·62	.....	·240	·339
		D	.....	55° Fah.	·247	·339
*Moyennes.			0·6830 †273·20	20·238	20·316	100 pas.

*Calculées au bureau. †Les distances de l'instrument à la mire, aussi calculées au bureau.

Les porte-mires inscrivaient dans leurs carnets, non seulement le nombre de pas qu'ils mesureraient de l'instrument à la mire, mais aussi le numéro de la station de nivellement et l'ordre suivi pour la lecture des mires tel qu'indiqué par les chiffres 1, 2, 3, 4; ils donnaient, en outre, un croquis ou une description indiquant la position exacte de chaque plaque, repère, piquet, etc., sur lesquels la mire a été placée, la nature du terrain, l'intersection des clôtures, rivières, chemins, etc. Les carnets des porte-mires sont comparés, à domicile, avec le registre des niveaux, et toute distance mesurée au pas par les porte-mires, dont l'inscription a été omise par l'enregistreur sur le terrain, est alors inscrite par ce dernier, dans le carnet des niveaux, afin d'y avoir un recours facile, pendant que les calculs se font.

Les en-têtes des tableaux expliquent la nature des observations qu'il faut noter dans chaque colonne. De même que dans le registre des niveaux, le côté droit de la page contient les coups-avant, et le côté gauche les coups-arrière.

La conversion des divisions micrométriques, en mesures équivalentes de longueur pour les distances respectives, fut effectuée au moyen d'une table spécialement dressée à cet effet. Une petite table fut aussi dressée, servant à corriger avec célérité, dans chaque cas, les erreurs résultant de la courbure et de la réfraction. Les ampliations de ces deux tables sont attachées à ce rapport. Voir appendices 5 et 6.

On n'a pas fait de correction pour les variations de température, parce qu'on a regardé l'effet des changements atmosphériques sur la longueur des mires durant le cours des travaux, comme n'étant d'aucune importance.

La dilatation du bois est seulement 0.000.004 environ de la longueur totale, pour chaque degré centigrade, et le plus haut point atteint par le mercure durant les opérations fut à 40°, le plus bas étant à 0°. Les déviations moyennes, durant les heures de travail, de la température normale de 20° centigrade, telles que l'indiquent nos registres, furent reconnues comme étant seulement approximatives de celles notées pour chaque mois dans la table qui suit :

Année.	Mois.	Déviati on maxima de la tempé rature de +20° centigrade. En montant + En descendant—	Déviati on moyenne de la tempé rature de +20° centigrade. En montant + En descendant—	Déviati on moyenne de la tempé rature de +20° centigrade. En descendant—	Déviati on moyenne de la tempé rature de +20° centigrade. En montant + En descendant—
1883	Septembre.....	+14°	+ 6°	— 3°	+2°
1883	Octobre.....	—12°	+ 1°	— 7°	— 6°
1884	Juillet.....	+15°	+ 7°	— 4°	+5°
1884	Août.....	+19°	+10°	— 2°	+9°
1884	Septembre.....	+15°	+ 8°	— 3°	+5°
1884	Octobre.....	—20°	+ 3°	— 4°	— 4°

De plus, sur la ligne principale continue des niveaux, la différence d'élévation entre les points du commencement et de la fin du travail de chaque jour, n'a jamais été de plus de quelques pieds, et la déclivité totale du terrain parcouru depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, n'est que d'environ 60 pieds.

Après avoir terminé les calculs entre deux repères, on a invariablement vérifié les distances et les cotes avant et arrière telles que corrigées, au moyen de l'addition de chacune des colonnes séparément, en établissant les distances totales correspondantes ainsi que les totaux des cotes-avant et des cotes-arrière; les résultats obtenus devant correspondre parfaitement à ceux des calculs individuels consécutifs, avant d'être acceptés comme corrects.

Feuillets types des carnets des porte-mires

1

Ligne principale, côté ouest de la Rivière Richelieu
 Lundi 8 Octobre 1883 Friul et Rouiller Porte-mires

Coup arrière		NOTES.	Coup avant.	
No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.		No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.
			3	34
2	34		2	100
		<p style="text-align: right;">h m 2-0 P.M.</p>		
3	100		3	34
		<p>Temps bien beau</p>		
2	34			
		1.40 P.M.		

25

Ligne principale, côté ouest de la Rivière Richelieu
 Lundi 8 Octobre 1883 J. D. E. Pilon Porte-mire

Coup arrière.		NOTES.	Coup avant.	
No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.		No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.
			4	34
			1	100
		<p>calme presque plat</p>		
4	34		4	100
		<p>1-50 P.M.</p>		
1	100		1	34

(TABLEAU-TYPE DES CALCULS. LIGNE A.)

TRAVAUX PUBLICS, CANADA.

Nivellement géodésique depuis le lac Champlain, jusqu'à l'onde marée du Saint-Laurent.

1883-84.

CALCUL DES COTES—SECTION N° 1, DE SAINT-JEAN À ROUSES POINT— LIGNE A—LIGNE CONTINUE.

COUP-ARRIÈRE.	DISTANCE, D.		CORRECTIONS, C.				S _c	T	R=T+S _c	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.	COUP-AVANT.	DISTANCE, D.		CORRECTIONS, C.				S _c	T	R=T+S _c	Mires, Repères, Niveau d'eau, etc., etc.
	Hauteur h interceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visée T —au-dessus,+au- dessous du poin- tage horizontal H		Inégalité des collets.	Courbure et réfraction.						Somme des corr., C.	Trait d- visée	Lectures de mire corrigées.	Hauteur h inter- ceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visée T —a l-dessus,+au- dessous du poin- tage horizontal H					Inégalité des collets	Courbure et réfraction.	Somme des corr., C.	Trait de visée.	Lectur-s de mire corrigées.
			T—H	T—H			T—H	T—H													
	De la station n°	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 000	Pieds.			Pieds.	De la station n°	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds.	
309 310 311	71625 67350 25950	286 5 269 4 103 8	+ 7 0 + 1 7 +22 0	+21 8 + 5 0 +24 8	+ 6 + 6 + 2	-1 7 -1 5 - 2	+20 7 + 4 1 +24 8	5 90 4 35 3 90	5 9207 4 3541 3 9248	Mire A, sur R. n° 34 Mire C..... Mire A.....	309 310 311	2245 7530 4610	89 8 301 2 184 4	-11 6 - 8 9 -45 6	-11 3 -29 1 -91 4	+ 2 + 7 + 4	- 2 -1 9 - 7	-11 3 -30 3 -91 7	3 450 3 100 1 177	3 4387 3 1697 1 0853	Mire C. do A. Visé un tr. à l'1770 pd. au-dessus du trait au ciseau.
Correction de l'index pour (2 A + C) — (A + C) =										0 0991											
										6 8050											
										6 6124											
										-0 9974											
										0 2839 mille											
										0 2245 do, moy.											
Rep. 34 Rep. IX	1 64925	659 7	+51 0	+1 4	-0 5	+49 0	14 15	1 177	1 0853	Visé un tr. à l'1770 pd au-dessus du trait au ciseau.	311	2160	86 4	+ 9 7	+ 9 1	+ 2	- 2	+ 9 1	3 90	3 9091	Mire C.
										7 227 — 0 1388 = 7 6007											
311	4610	184 4	-45 6	-91 4	+ 4	- 7	-91 7	1 177	1 0853	Visé un tr. à l'1770 pd au-dessus du trait au ciseau.	311	2160	86 4	+ 9 7	+ 9 1	+ 2	- 2	+ 9 1	3 90	3 9091	Mire C.
312	6710	268 4	+ 5 5	+16 0	+ 6	-1 5	+15 1	2 400	2 4151	Mire C.....	312	71025	284 1	+ 7 7	+23 8	+ 6	-1 7	+22 7	4 05	4 0727	do A.
313	2330	93 2	+ 0 4	+10 5	+ 2	- 2	+10 5	3 900	3 9105	do A.....	313	22635	90 5	-18 8	-18 5	+ 2	- 2	-18 5	5 20	5 1815	do C.
314	6445	257 8	- 6 0	-16 8	+ 6	-1 4	-17 6	7 600	7 5824	do U.....	314	81525	326 1	+11 8	+41 8	+ 7	-2 2	+40 3	5 65	5 6803	do A.
315	2535	101 4	+3 8	+26 2	+ 2	- 2	+26 2	4 400	4 4262	do A.....	315	20925	83 7	+10 6	+ 9 6	+ 2	- 1	+ 9 7	4 05	4 0537	do C.
316	7000	280 0	- 1 1	- 3	+ 6	-1 7	- 1 4	4 500	4 4986	do U.....	316	7060	283 4	+ 5 1	+15 7	+ 6	-1 7	+14 6	4 75	4 7646	do A.
317	2390	95 6	-11 9	-12 4	+ 2	- 2	-12 4	4 503	4 4876	do A.....	317	2220	88 8	-20 0	-19 3	+ 2	- 2	-19 3	4 65	4 6307	do C.
A reporter.....	5 9207	1280 8	...	-68 2	+2 2	-5 9	-71 3	28 477	28 4657			5 9207	1280 8	...	+62 2	+2 7	-6 8	+56 8	31 25	32 3080	

(TABLEAU-TYPE DES CALCULS. LIGNE B.)

TRAVAUX PUBLICS, CANADA.

Nivellement géodésique depuis le lac Champlain, jusqu'à l'onde marée du Saint-Laurent.

1883-84.

CALCUL DES COTES—SECTION N° 1, DE SAINT-JEAN A ROUSES POINT—LIGNE B—LIGNE CONTINUE.

COUPS-ARRIÈRE.	DISTANCE, D.		CORRECTIONS, C.				S _c Somme des corr., C.	T Trait de visé.	R=T+S _c Lectures de mire corrigées.	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.	COUPS-AVANT.	DISTANCE, D.		CORRECTIONS, C.				S _c Somme des corr., C.	T Trait de visé.	R=T+S _c Lectures de mire corrigées.	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.								
	Hauteur h inter- ceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visé T —au-dessus, +au- dessous du poin- tage horizontal H		Inégalité des collis.	Courbure et réfraction.						De la station n°.	Pieds.	Pieds.	Hauteur h inter- ceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visé T —au-dessus, +au- dessous du poin- tage horizon al H					Inégalité des collis.	Courbure et réfraction.	De la station n°.	Pieds.	Pieds.			
			T-H	T-H			T-H	T-H																					
	De la station n°	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds.	Pieds.		De la station n°.	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds. 1000	Pieds.	Pieds.								
309	71625	286.5	+ 7 0	+21.8	+ .6	-1.7	+20.7	5.90	5 9207	Mire A, surrep n°3	309	6520	261.2	+ 3.3	+ 9.4	+ .6	-1.4	+ 8.6	2.55	2 5586	Mire B.								
310	24500	98.0	-17.6	-18.1	+ .2	- .2	-18.1	3.50	3 4819	Mire B	310	2390	95.6	+28.1	+29.2	+ .2	- .2	+29.2	4.20	4 4292	do A.								
311	77425	309.7	+10.4	+35.0	+ .7	-2.0	+3.7	5.15	5 1837	do A	311	4610	184.4	-45.6	-91.4	+ .4	- .7	-91.7	1.177	1 0853	Visé un trait à 1.1770 pied au- dessus du trait au ciseau.								
Correct. de l'index pour (2 A + B) - (A + B) =										0.0992																			
										6 6124																			
										8.0050																			
										+0.0074																			
Rep. n° 34 au Rep. IX. }										1.7355		594.2		+38.7		+1.5		-3.9		+36.3		14.55		14 6855		0.2150 mille			
																								0.2245 do, moyen					
																								8.127 - 0.0539		8.0731		8.073 Rep. IX.	
311	46100	184.4	-45.6	-91.4	+ .4	- .7	-91.7	1.177	1 0853	Visé un trait à 1.1770 pied au-dessus du trait au ciseau	311	64800	259.2	- 5.4	-15.2	+ .6	-1.4	-16.0	5.15	5 1340	Mire B.								
312	23725	94.9	- 9.9	- 9.3	+ .2	- .2	- 9.3	3.650	3 6407	Mire B	312	24925	99.7	+ 9.6	+10.4	+ .2	- .2	+10.4	4.00	4 0104	do A.								
313	7 000	280.0	- .9	- 2.7	+ .6	-1.7	- 3.8	3.850	3 8462	do A	313	64870	259.5	+ 3.6	+ 0.2	+ .6	-1.4	+ 9.4	3.5	3 5094	do B.								
314	21625	86.5	+18.7	+17.6	+ .2	- .2	+17.6	5.900	5 9176	do B	314	31875	126.7	- 6.4	- 8.8	+ .3	- 8.8	5.95	5 9112	do A.									
315	75975	33.9	+ 8.0	+16.4	+ .7	-1.9	+25.2	4.630	4 6752	do A	315	64875	259.5	+ 2.9	+ 8.2	+ .6	-1.4	+ 7.4	4.50	4 5074	do B.								
316	25525	102.1	- 6.2	- 6.9	+ .2	- .2	- 6.9	4.950	4 9431	do B	316	24075	96.3	- 5.2	- 5.4	+ .2	- .2	- 5.4	4.05	4 0146	do A.								
317	71025	284.1	-10.4	-32.1	+ .6	-1.7	-33.2	3.800	3 7668	do A	317	67350	269.4	+ 6.5	+19.0	+ .6	-1.5	+18.1	5.30	5 318	do B.								
Report.....	3 33975	1335.9	.....	-98.4	+2.9	-6.6	-102.1	27.977	27 8749			3 42575	1370.3	.....	+18.4	+3.1	-6.4	+15.1	32.45	32 4651							

SECTION N^o 1.

	Milles.
La section n ^o 1 de la ligne principale continue fut nivelée sur le côté ouest de la rivière Richelieu—partie le long de la route postale et partie le long du bord de l'eau—depuis la ville de Saint-Jean, P.Q. jusqu'à Rouses-Point, en montant dans une direction sud. Longueur totale de cette section, comprenant l'extension depuis le repère III, à l'encoignure N. O. des rues Champlain et Lemoine, près de la voie du chemin de fer Vermont-Central, jusqu'au repère 0, près du moulin de Langelier, en suivant les rues Richelieu et Saint-Jacques et le chemin de halage du canal Chambly.....	26-0308
Le résumé I, qui suit, donne non seulement les résultats du nivellement de cette section, mais contient aussi la description des repères, et en indique la position. Avant d'être placés dans le cadre du résumé, les résultats obtenus directement des deux séries de calculs A et B transmises dans l'annexe n ^o 1, pages 1 à 137, furent corrigés pour en éliminer l'erreur cléricale de 0.0007 pied par 100 pieds, découverte dans l'allouance originale, faite à cause de l'inégalité des collets tourillons, ce qui explique les légères différences entre les élévations ci-incluses et celles données dans le résumé fait en premier lieu, que l'on trouvera dans l'annexe n ^o 4.	
En rapport avec la section n ^o 1, on nivela en 1883 :—	
1 ^o 59 sections transversales depuis la ligne principale jusqu'à la rivière, etc., formant une longueur totale de.....	4-1377
Les tables de calculs de ces petites sections transversales ont été insérées dans l'annexe n ^o 1, à leurs points d'intersection avec la ligne principale; les pages qu'il a fallu ajouter spécialement pour ces sections transversales, sont désignées par des nombres fractionnaires. Le résumé des résultats indiquant les niveaux d'eau et autres qui ont été déterminés, dans cette section, est donné dans l'annexe n ^o 4.	
2 ^o Deux lignes de vérification depuis le repère III jusqu'aux repères II et 2, en suivant les rues Champlain et Bridge, formant un parcours total de.....	0-7360
L'annexe n ^o 1 contient les tables de calculs de ces lignes de vérification, et l'annexe n ^o 4 en contient le résumé.	
La ligne principale fut traversée en oct. 1883 depuis le repère III, sur le côté est de la rivière Richelieu par le pont du chemin de fer Vermont-Central, et de là continuée vers le nord, sur la route postale, jusqu'au repère XIII marqué sur le coin d'une maison en pierre, à une petite distance en haut de la tête de la Grande Ile Sainte-Thérèse—distance totale.....	3-6235
Les résultats et les descriptions des repères, sont donnés dans le résumé I ₂ ; les calculs sont indiqués dans l'annexe n ^o 2, pages 1 à 30.	
La longueur totale des 18 sections transversales nivelées en rapport avec cette ligne est de.....	0-5781
Pour les tables de calculs, voir l'annexe n ^o 2 et aussi l'annexe n ^o 4, qui en contient le résumé, pages 39 à 43.	
N. B.—Nous n'avons pas continué la ligne principale, en 1884, sur le côté est de la rivière, suivant notre première intention, l'ingénieur surintendant du canal Chambly et du barrage et de l'écluse Saint-Ours, ayant demandé que des repères permanents et corrects fussent établis sur la rive de l'ouest, dans le voisinage des travaux placés sous son contrôle par le ministère des Chemins de fer et Canaux; de plus nous avons constaté qu'il était plus facile, à cause de la nature du terrain, de continuer nos nivellements jusqu'à l'eau, sur la rive de l'ouest que sur celle de l'est, contrairement à ce qui nous avait été représenté.	
A reporter.....	35-1061

Milles.

Report.....35•1061

SECTION N° 2.

<p>La section n° 2 fut levée dans une direction nord depuis le repère 0, près du pont tournant de Langelier, en suivant le chemin de halage et la route postale sur le côté ouest de la rivière Richelieu, jusqu'au pont du chemin de fer du Grand-Tronc, à Belceil, que l'on traversa pour aller au côté est, où le nivellement fut continué jusqu'au repère 115, marqué sur une souche de frêne, sur le côté ouest du chemin, à 190 pieds ou environ au sud de la ligne de délimitation entre les paroisses de Saint-Hilaire et de Saint-Charles. Longueur totale de cette section en suivant la rivière Richelieu</p> <p>De la station de nivellement 182, sur la route postale, nous avons nivelé une ligne de ceinture, sur la route transversale, conduisant vers l'ouest, au pont tournant de Jacques Colette, et sur le chemin de halage du canal Chambly, jusqu'au pont tournant de la route postale, en amont de l'écluse n° 7, au Bassin de Chambly—afin de déterminer l'élévation exacte des écluses nos 2, 3, 4, 5 et 6 et de vérifier en même temps la partie difficile des travaux que nous avons à faire, le long des rapides vis-à-vis le village du Canton de Chambly. Longueur totale de cette ligne de ceinture.....</p> <p>Le résumé II, pages 48 à 56, indique les résultats obtenus sur cette section, en suivant la ligne ceinture; les tables de calculs correspondantes sont contenues dans l'annexe n° 2.</p> <p>Les 152 sections transversales, nivelées jusqu'à la rivière Richelieu, etc., sur ce parcours de la ligne principale, c'est-à-dire sur la section 2, donnent une distance totale de.....</p> <p>Les tables de calculs de ces courtes sections transversales de la section 2, ont été insérées dans l'annexe n° 2, de la même manière que celles qui se rapportent à la section n° 1 déjà décrite. Le résumé des résultats indiquant tous les niveaux d'eau, etc., établis sur la section 2, est donné dans l'annexe n° 4.</p>	<p>27•8999</p> <p>2•7462</p> <p>6•9332</p> <hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> <p>72•6845</p>
<p>A reporter.....</p>	<p>.....</p>

Milles.
Report.....72'6845

SECTION N° 3.

La section n° 3 s'étend depuis la ville de Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu, jusqu'au repère 115, lequel est marqué sur une souche de frêne, à 190 pieds au sud de la ligne de délimitation entre les paroisses de Saint-Hilaire et de Saint-Charles tel que déjà expliqué. Nous l'avons nivelée dans une direction sud et sa longueur totale est de..... 31'5815

Le résumé III, pages 57 à 68, indique les élévations et les distances déterminées et les repères établis dans cette dernière section; les tables de calculs correspondantes sont comprises dans l'annexe n° 3.

Les 67 sections transversales nivelées depuis la ligne principale jusqu'à la rivière Richelieu, en rapport avec la section 3, couvrent une distance de 4'5643

Les tables de calculs additionnelles dressées, expressément pour ces courtes sections transversales, ont été insérées dans l'annexe n° 3, dans le même ordre que celles des sections nos 1 et 2. Le résumé correspondant des résultats est compris dans l'annexe n° 4.

Afin d'établir les altitudes des sept repères en terre A, B, C, D, E, F, et G, qui ont été placés après que l'on eut terminé les opérations régulières et continues, au fond de puits à parois en fer, ci-après décrits, il a fallu niveler une étendue additionnelle de..... 1.1107

La méthode suivie pour calculer les cotes-avant et les cotes-arrière d'une manière exacte, afin de relier ces repères avec les lignes continues de niveaux, est indiquée dans les pages suivantes des annexes transmises avec ce rapport:—

Annexe n° 1, pages 11, 44, 69, 80, 110 et 135.

Annexe n° 2, pages 230 et 259.

Annexe n° 3, pages 3, 52, 92, 95, 144 et 184.

Les altitudes des repères sous terre sont données dans le résumé IV contenu dans ce rapport.

La longueur totale des lignes nivelées en rapport avec ces trois sections entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, qui embrassent toute la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, est de... 109.9419

Le plan de comparaison auquel nous rapportons toutes les altitudes indiquées dans les résumés qui suivent, a été pris à 100 pieds au-dessus du zéro établi par le Corps des Ingénieurs Américains, au Fort Montgomery, comme correspondant au plus bas niveau du lac Champlain observé durant la saison de navigation; ce plan a été adopté dans le but d'établir plus facilement des comparaisons entre les résultats de nos travaux actuels et ceux obtenus par les autorités des Etats-Unis, lorsqu'elles ont fait niveler le terrain compris entre le dit lac et l'onde marée à New-York.

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE, DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

I.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS.—Section n° 1, Saint-Jean à Rouses-Point.—Ligne continue.

Du repère	Au repère	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.				V. en-cre A et B et la moyenne.	Repér's, niveaux d'eau, stations etc.	Distance du repère à Rouses-Point.	Localités, etc.
		Milles	Pieds.	Pieds.	Pieds.				
0	I	0.4456	-13.1638	-13.1561	-13.16010	+3.70	C. B. 0	28.0784	Mr. Montgomery.
I	II	0.0238	+5.4145	+5.4145	+5.41450	0.00	C. B. I	25.0328	Sur une cheville de cuivre plantée dans le coin N.-E. de la maison de briques de G. Nolin, au côté ouest de la route postale, Saint-Jean, P.-Q.
II	III	0.5916	-15.9571	-15.9441	-15.95060	+6.50	C. B. II	25.6090	Sur une cheville de cuivre dans le couronnement du masoir en amont sur le côté ouest de l'écluse n° 1, vis-à-vis la maison de Nolin.
III	4	0.2037	+2.2171	+2.2112	+2.21415	-2.95	C. B. III	25.0174	Sur la maison de Montgomery, coin N.-O. des rues Lemoine et Champlain, Saint-Jean.
							C. B. IV	24.9137	Sur le sommet de la borne de pierre, du chemin de fer Grand-Francis, au côté est de la route.

4	5	0.5117	+9.8919	+9.8998	+9.89685	+3.95	C. B. 6	24.3020	Au sommet de la borne de pierre marquée G. I. B. au côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
5	7	0.1176	+0.1075	+0.1089	+0.10820	+0.70	C. B. 7	24.1844	Sur clou à tête de cuivre planté dans un poteau de la clôture du lot n° 62, appartenant à la veuve Langelier, au côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
7	8	0.3355	-0.7675	-0.7808	-0.77415	-6.65	C. B. 8	23.8489	Sur clou à tête de cuivre planté dans un poteau de la clôture du lot n° 59, appartenant à Crosby Towner, au côté est du chemin, paroisse de Saint-Jean.
8	IV.	0.4911	-5.4802	-5.5015	-5.49085	-10.65	C. B. IV	23.3578	Cheville de cuivre plantée dans le pignon au coin N.-E. de la maison de Moise Pinsonneault, sur le lot n° 54, au côté ouest de la route postale, paroisse de Saint-Jean.
IV.		0.6665	-15.3568	-15.3325	-15.34465	+12.15	C. B. II	22.6913	Clou à tête de cuivre dans un poteau de clôture du lot n° 47, propriété de Nickles Hébert, côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
11	12	0.6738	-4.6649	-4.6921	-4.67850	-13.60	C. B. 12	20.0175	Clou à tête de cuivre dans un poteau de barrière de la clôture du lot n° 45, propriété de Henry Monaghan, vis-à-vis la résidence de Monaghan, au côté est du chemin, paroisse de Saint-Jean.
12	13	0.6497	+3.1943	+3.2055	+3.19990	+5.60	C. B. 13	21.3678	Clou à tête de cuivre dans un poteau de clôture au côté ouest du chemin, sur le lot n° 34, propriété de Joseph Hébert, paroisse de Saint-Jean.
13	V.	0.5037	+10.5868	+10.5825	+10.58465	-2.15	C. B. V	20.6641	Cheville de cuivre dans le pignon N.-E., au coin de la maison de pierre de madame Lord, au côté ouest du chemin, sur le lot n° 28, paroisse de Saint-Jean.
A reporter		5.2143	-23.9782	-23.9850	-23.98160	3.40		2191.43	

* Tous les chiffres dans cette colonne sont inscrits en rouge pour correspondre avec les totaux, etc., pour la ligne A sur les tables de calculs, lesquels sont aussi indiqués en rouge, afin de prévenir les erreurs autant que possible.

I.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Dis-tance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² — M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 457 à Rouses-Point.	LOCALITÉ, ETC.
			Pieds.	Pieds.					
Report	5-2143						20-0624	84-77285	Clou à tête de cuivre planté au sommet d'une souche de liard, à 30 pieds O. de la clôture O. le long de la route postale. Lot n° 19. Propriété d'Alexis Dubois, paroisse de Saint-Jean.
V	15	0-8017	+ 9-0292	+ 9-0179	+ 9-02355	79-82	18-5887	90-33260	Clou à tête de cuivre, sur souche de frêne, côté ouest de la route. Lot n° 137. Propriété de veur Demers, paroisse de Saint-Valentin.
15	17	1-4737	+ 5-5559	+ 5-5636	+ 5-55975	20-12	18-0014	88-49765	Clou à tête de cuivre, sur souche d'orme, côté est du chemin. Lot n° 133. Propriété de Pierre Arbecque, paroisse de Saint-Valentin.
17	18	0-6873	- 1-8413	- 1-8286	- 1-83495	137-31	17-3488	85-22760	Cheville de cuivre dans l'extrémité du pignon, coin S.-O., hotel de Pinsonneault, lot n° 132, propriété de François Pinsonneault, côté E. du chemin, par. de Saint-Valentin.
18	VI	0-6556	- 3-2757	- 3-2646	- 3-27016	93-96			

VI	19	0-3036	+ 7-4284	+ 7-4351	+ 7-43175	73-93	17-0422	92-65925	Clou à tête de cuivre dans le poteau du petit pont conduisant au débarcadère de la traversée au chaland au N.-O. du pont, sur le lot n° 131, propriété de François Pinsonneault, paroisse de Saint-Valentin.
19	20	0-6480	+ 2-1584	+ 2-1588	+ 2-15860	0-12	16-3942	94-81785	Clou à tête de cuivre dans une souche d'orme dans le champ. Lot n° 123, propriété de François Pinsonneault, paroisse de Saint-Valentin.
20	21	0-5970	- 1-3080	- 1-2934	- 1-30070	178-53	15-7972	93-51715	Clou à tête de cuivre dans une souche de chêne blanc dans le champ. Lot n° 120, côté O. de la rivière Richelieu, propriété de David Bizaillon, paroisse de Saint-Valentin.
21	22	0-6718	+ 2-3542	+ 2-3456	+ 2-34990	55-05	15-1254	95-86705	Clou à tête de cuivre dans une racine d'ébène tendre, près de la rivière Richelieu, lot n° 114, propriété de Pierre Cloutier, paroisse de Saint-Valentin.
22	VII.	0-0460	+ 0-3524	+ 0-3524	+ 0-35240	.....	15-1714	96-21845	Cheville de cuivre dans une pierre de plus de 5 pieds de hauteur; mais plantée seulement à un pied au-dessus de la surface du terrain, dans l'enlèvement de la clôture au centre de la terre de J.-Bte. Fornais, paroisse de Saint-Valentin.
22	23	0-7466	- 0-4739	- 0-4737	- 0-47380	0-03	14-9780	95-39325	Clou à tête de cuivre dans un orme environ 50 pds. au sud de la riv. Bieury, lot n° 108, prop. de G. Girard, paroisse de Saint-Valentin.
23	24	1-1943	- 2-4164	- 2-4343	- 2-42535	134-14	13-1845	92-96790	Clou à tête de cuivre dans une souche de saule, près de la riv. Richelieu, et dans la ligne de séparation entre Paul et Frédéric Martin, lot n° 95, prop. de Paul Martin, paroisse de Saint-Valentin.
24	25	0-6062	+ 1-0184	+ 1-0037	+ 1-01105	178-23	12-5783	93-97595	Clou à tête de cuivre dans un poteau de pruche planté il y a 40 ans par le gouvernement, près de la riv. Richelieu, pour l'usage des soldats, lot n° 81, prop. de Toussaint Martin, paroisse de Saint-Valentin.
A reporter ...	13-5001		- 5-7490	- 5-7549	- 5-75195	-2-95			

I.—RESUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point—Ligne continue.—Suite.

Du repère	Au repère	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.				V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² / M.	Repère's, niveau d'eau, stations, etc.	Distance du repère à Rouses-Point.	LOCALITÉ, ETC.
		LIGNE A.	LIGNE B.	Moyenne.	Repères, niveau d'eau, stations, etc.					
Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000					
Report	13-5001	- 5-7490	- 5-7549	- 5-75195	- 2-95	3142-47				
25	VIII 0-4313	- 7-0037	- 7-0039	- 7-00380	- 0-10	0-05	C. M. VIII	12-1470	86-97515	
VIII	26 0-6730	+ 2-0564	+ 2-0410	+ 2-04870	- 7-70	176-20	B. M. 26	11-4740	89-02385	
26	27 0-8759	- 3-6925	- 3-6941	- 3-69330	- 0-80	1-46	B. M. 27	10-5981	85-333055	
27	30 1-0500	- 5-3930	- 5-3764	- 5-38470	+ 8-30	131-22	B. M. 30	9-5481	79-94555	

30	31 0-4987	+10-1002	+10-1085	+10-10185	+ 1-65	10-92	C. M. 31 B. M. 31	9-0494	90-04770	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un orme près de la rivière Richelieu, lot n° 19, propriété de Jane Gunn, veuve de George Hay, paroisse de Saint-Valentin.
31	33 0-9210	+ 4-8862	+ 4-8742	+ 4-88020	- 6-00	78-17	B. M. 33	8-1284	94-92790	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un orme à 60 pieds au nord de la ligne entre Joseph Whitman et Antoine Gendreau, lot n° 17, propriété de Joseph Whitman, paroisse de Saint-Valentin.
33	34 0-7122	-24-2074	-24-1951	-24-20125	+ 6-15	106-21	B. M. 34	7-4162	70-72665	Clou à tête de cuivre dans le côté S-E d'un pin, côté E, du chemin, lot n° 9, propriété de William H. Vanvliet, paroisse de Saint-Valentin.
34	IX 0-2245	- 6-6056	- 6-6128	- 6-60920	- 3-60	115-45	B. M. IX	7-1917	64-11745	Cheville de cuivre dans la face N. de la maison de Vanvliet, coin N.-E. côté ouest du chemin, lot n° 8, propriété de William H. Vanvliet, paroisse de Saint-Valentin.
IX	36 1-3547	+ 9-4043	+ 9-3726	+ 9-38845	-15-85	370-89	B. M. 36	5-8370	73-50590	Clou à tête de cuivre dans la tête d'un poteau de cèdre, côté ouest du chemin, côté nord du pont, lot n° 1, propriété de Joseph Bowman, paroisse de Saint-Valentin.
36	39 0-4476	+15-7211	+15-7139	+15-71750	- 3-60	57-90	B. M. 39	5-3894	89-22340	Clou à tête de cuivre dans le côté O. d'un orme dans le champ, près de la rivière Richelieu, lot n° 82, propriété de Charles Joseph Bowman, paroisse de Lacolle.
39	40 0-8266	+ 3-5676	+ 3-5545	+ 3-56105	- 6-55	103-80	B. M. 40	4-5628	92-78445	Clou à tête de cuivre dans une souche de chêne blanc près de la riv. Richelieu, lot n° 45, propriété de Joseph Martel, paroisse de Lacolle.
40	41 0-9342	+ 1-8651	+ 1-8552	+ 1-86015	- 4-95	52-46	B. M. 41	3-6286	94-64460	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un gros orme, près de la rivière Richelieu, lot n° 29, propriété de Thomas Brisbane, paroisse de Lacolle.
A reporter.....22-4498										

I.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouse's-Point — Ligne continue.— Suite.

Du repère	Au repère	M. Distance		DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère à Rouse's-Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étage des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	LOCALITÉ, ETC.
		Milles.	Pieds.	LIGNE A. LIGNE B. Moyenne.	Pieds.							Milles par la ligne de niveaux.
Report		22.4498					4347.20				
41	42	0.2304		-5.0503	-5.1223	-36.00	0.34	C. M. B. 42	3.3982	92.89080	Clou à tête de cuirre dans la racine d'un gros orme, côté E. de l'arbre, presque vis-à-vis la maison de M. Richelieu, sur le bord de la rivière Richelieu, lot n° 42, propriété de D. McCallum, paroisse de Lacolle.
42	43	0.7874		-1.7539	-1.7535	+0.20	286.27	C. M. B. 43	2.6108	96.20620	Clou à tête de cuirre dans la racine d'un liard, près de la rivière Richelieu, lot n° 19, propriété de John Musson, paroisse de Lacolle.
43	44	0.7798		-2.2813	-2.2919	-5.30	72.04	C. M. B. 44	1.8310	93.91960	Clou à tête de cuirre dans la racine d'un érable tendre, sur son côté E., près de la rivière Richelieu, lot n° 8, propriété de Mary Collar, veuve de Thomas Fraser, paroisse de La-colle.
44	45	0.7110		+2.5061	+2.5275	+10.70	322.05	C. M. B. 45	1.1200	96.43640	Clou à tête de cuirre dans la racine d'un chêne, au côté E., près de la riv. Richelieu, lot n° 1, propriété de Stephen Oliver, par. de La-colle.

45	X	1.0324		-0.2877	-0.2877			B. C. M. X	1.0324	96.72410	Obveille de crivre avec trait horizontal en travers, marqué au ci-seau, à 0.5550 pied au-dessous du sommet d'une pierre plantée sur le sol canadien, dont la face du sud est à peu près sur la frontière du Canada, vis-à-vis les vieilles casernes.
45	45½	1.1200		-1.3553	-1.3649	-4.80	41.14	C. M. B. 45½	0.0000	95.07650	Clou à tête de cuirre dans un poteau de clôture, à environ 20 pieds du bord de l'eau, vis-à-vis le bureau d'imprimerie Lovell, à quelque 800 pieds, au N. de la voie ferrée, à l'extrémité inférieure du lac Champlain, Rouses-Point.
Totaux..		26.0784		-4.6086	-4.7006	-46.00	5079.04				

Erreur moyenne par mille..... = M = 0.00797 pied.
 " " pour la distance totale = μ = 0.04055 " "
 Erreur probable par mille..... = M̄ = 0.6745 M = 0.005376 pied.
 " " pour la distance totale = μ̄ = 0.6745 μ = 0.02735 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'A L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

I₃—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Nivellement depuis Saint-Jean, vers le nord, sur le côté est de la rivière Richelieu.

Du repère	Au repère	M. Distance.		DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 1/2 M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distan du repère à Kousés-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. place à 100 pds. au-dessus de l'écluse du lac Champlain, correspondant au Fort Montgomery.	LOCALITÉ, ETC.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.						
III	XI	0.7903	+12.5128	+12.5285	+12.5207	- 7.80	153-9668	B. \odot M. III	25.0174	76.0347	Cheville de cuivre dans le coin S.-E. de la maison de pierre de Montgomey, au coin N.-O. des rues Lemoine et Champlain, Saint-Jean, P. Q.
XI	47	0.3173	- 0.6250	- 0.6302	- 0.6276	+ 2.60	42.6095	B. \odot M. 47	25.8077	88.5554	Cheville de cuivre dans le coin S.-O. du magasin en brique de David Fréchet, au coin N.-E. des rues Napier et Sainte-Anne, Saint-Athanase (Iberville).
47	XII	0.7211	+ 1.5728	+ 1.5961	+ 1.5844	-11.70	379-6699	B. \odot M. XII	26.8461	89.5122	Cheville de cuivre dans la fondation en pierre de 3 pieds d'épaisseur du moulin à farine et à carder de Geo. Thurston, côté O. du chemin, Saint-Athanase.
XII	48	0.7363	+10.8603	+10.8568	+10.8586	+ 1.80	8.8607	B. \odot M. 48	27.5824	100.3708	Olon à tête de cuivre [dans la racine d'un frêne] au pied de la côte, au côté O. de la route postale, lot n ^o 36, propriété de Raphaël Goyette, Saint-Athanase.

48	49	0.7728	+ 1.8005	+ 1.8092	+ 1.8048	- 4.40	50.1035	B. \odot M. 49	28.3552	102.1756	Olon à tête de cuivre dans la racine d'un frêne, dans un champ, à 9 pds. à l'ouest de la clôture du chemin et à 15 pieds au N. du centre d'un petit ruisseau, lot n ^o 41, propriété de J.-Rie. Beauvais, Saint-Athanase.
49	XIII	0.2943	- 4.5283	- 4.5201	- 4.5232	- 3.10	65.3075	B. \odot M. XIII	28.6495	97.6524	Cheville de cuivre dans le coin S.-O. de la maison Beauvais, côté est du chemin, lot n ^o 36, propriété de Demasse Beauvais, Saint-Athanase.
Totaux.....		3.6321	+21.5951	+21.6403	+21.6177	-22.60	700.4579				

Pour le nivellement du repère III au rep. XIII. (Erreur moyenne par mille..... = M = 0.0071 pied. Erreur probable par mille..... = \hat{M} = 0.6745 M = 0.0048 pied. " " pour la distance totale = μ 0.0135 " " " " pour la distance totale = μ = 0.6745 μ = 0.5091 "

NIVELEMENT GEODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.
 II.—Résumé des résultats—Section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue.

Du repère	Au repère	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B et la moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.,	Distance du repère 454 à 'Roussé Point.	Localités, etc.
		M. Distance.	Milles par la ligne de niveaux.				
				2 V ₂ M.			
				Pieds.			
				1000			
0	50	1-6611	- 1-5877	- 1-5865	B. 0 M.	26-0784	99-7309
50	51	0-3457	+ 1-0303	+ 1-0215	B. 50 M.	27-7395	98-1444
51	XIV	0-6890	- 0-5513	- 0-5545	B. 51 M.	28-0852	99-1659
XIV	XV	2-3391	+ 0-6330	+ 0-6432	B. XIV M.	28-7742	98-6114
XV	52	0-9778	+ 3-9459	+ 3-9467	B. 52 M.	31-1133	99-2546
						32-0911	103-2013

52	53	0-9497	+ 1-5991	+ 1-5971	+ 1-5981	+ 1-00	2-1069	B. 53 M.	33-0408	104-7994	Sur une souche de frêne dans l'accore de la rivière, vis-à-vis la ligne de clôture sud de J. Durham, paroisse de Chambly.
53	XVI	0-2694	- 8-9317	- 8-9281	- 8-9299	- 1-80	2-4050	B. XVI M.	33-3102	95-8695	Cheville de cuivre sur la face d'une pierre enfoncée à 5 pieds dans la terre et sortie d'un pied, vis-à-vis la ligne nord de L. Fortier, sur le bord de la côte, à 2 de mille du moulin à farine de Yule.
XVI	54	0-8853	+24-9261	+24-9089	+24-9175	+ 8-00	172-9452	B. 54 M.	34-1656	120-7870	Sur un liard dans le champ, à quelque distance à l'est du canal, presque dans la ligne entre John Yule et Louis Papineau, Chambly.
54	55	0-3295	+ 2-6469	+ 2-6518	+ 2-6494	- 2-40	34-9621	B. 55 M.	34-4950	123-4364	Sur une souche de frêne, dans un champ près du bord de l'eau de la rivière Richelieu, à environ 100 pieds au nord de la ligne de clôture nord de F. Collette, Chambly.
55	XVII	0-4914	-25-2869	-25-2771	-25-2820	- 4-90	97-7208	B. XVII M.	34-9864	98-1544	Cheville de cuivre dans une pierre enfoncée à 5 pieds dans la terre et sortie d'un pied, sur le côté est du canal, à peu près vis-à-vis le pont de Collette, Chambly.
55	XVIII	1-6368	-10-7137	-10-7162	-10-7150			B. XVIII M.	36-1318	112-7214	Cheville de cuivre dans la face sud de la culée en pierre du pont du ch. de fer du Sud-Est, à environ 60 pieds à l'est de la route postale, dans le versant de la côte, Chambly.
57	XVIII	0-1442	- 0-1637	- 0-1662	- 0-1650			B. XVIII M.			
XVII	61	2-6132	+39-8907	+39-8725	+39-8816	+ 9-10	63-3783	B. 61 M.	37-5996	138-0360	Cheville de cuivre dans la cinquième assise de pierre à partir du sommet, face inférieure du mur de l'écluse n° 7, côté est du canal, Chambly.
60	XIX	0-4823	- 1-9104	- 1-9123	- 1-9114			B. XIX M.			
61	XIX	0-2652	+ 6-4198	+ 6-4217	+ 6-4208			B. XIX M.	37-8648	144-4568	Sur la souche d'un mei, scié, à l'ouest de l'extrémité supérieure de l'écluse n° 7 et au nord de la route postale, Chambly.

II.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue,—Suite.

Du repère	Au repère	M. Distance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.			V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² / M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 452 à Rouses-Point.	Pieds.	LOCALITÉ, ETC.
			LIGNE A.	LIGNE B.	Moyenne.						
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.				Pieds.		
Report	.....	11.5212	+38.3145	+38.2954	+38.3051	+ 9.70	953.6455	C. B. XX	37.6260	144.5706	Sur une souche de peuplier au côté sud de la route, propriété de Chas. Ahard, presque vis-à-vis le monument de Chaaberry, village du Bassin de Chambly.
61	XX	0.0264	+ 6.5337	+ 6.5355	+ 6.5346	.....	.....	C. B. 62	37.9718	156.2420	Sur la racine d'une souche d'orme, près du bord de l'eau, côté nord de la Petite Rivière Montréal et à environ 60 pieds à l'ouest du pont de la route postale sur cette rivière, Chambly.
61	62	0.3722	+18.2054	+18.2065	+18.2060	— .50	1.3434	C. B. 63	39.0930	158.6259	Cheville de cuivre dans une pierre de pierre, sous la brique, au coin sud-ouest du bureau du percepteur des péages sur le canal, à l'ouest de l'extrémité inférieure de l'écluse n° 7, paroisse de Chambly.
62	63	1.1212	+ 2.3907	+ 2.3770	+ 2.3839	+ 6.90	84.9277	C. B. XXI	39.2491	150.3544	Sur la souche de peuplier au côté sud de la route, propriété de Chas. Ahard, presque vis-à-vis le monument de Chaaberry, village du Bassin de Chambly.
63	XXI	0.1561	— 8.2864	— 8.2965	— 8.2915	.....	.....	.....	.....	.....	Sur la racine d'une souche d'orme, au côté est de la route, lot n° 31, propriété de madame Masse, Chambly.

63	64	0.9739	+ 3.5681	+ 2.5737	+ 2.5684	+ 4.70	45.3639	C. B. 64	40.0639	161.2098	Sur un orme au côté sud de la route, propriété de Solime Monty, lot n° 56, Chambly.
64	65	1.1128	— 2.6979	— 2.6863	— 2.6921	— 5.80	60.4601	C. B. 65	41.1797	168.5172	Sur la racine d'un orme au côté sud du chemin, lot n° 40, propriété d'Alphonse Vinet, Chambly.
65	66	0.7341	+ 2.8260	+ 2.8529	+ 2.8395	—13.40	489.1976	C. B. 66	41.9138	161.3567	Sur la racine d'une souche d'orme au côté est de la route, lot n° 31, propriété de madame Masse, Chambly.
66	69	0.7630	+ 1.2810	+ 1.3041	+ 1.2926	—11.50	387.8083	C. B. 69	42.6868	162.6493	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 23, Chambly.
69	70	1.5605	— 3.3953	— 3.4291	— 3.4122	+16.30	366.0493	C. B. 70	44.2573	159.2371	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 13, terre d'Olive Trudeau, Chambly.
70	XXII	0.6421	— 6.1571	— 6.1720	— 6.1646	+ 7.40	170.5653	C. B. XXII	44.8994	153.0726	Cheville de cuivre dans le solage en pierre de la maison à un étage et demi, de Richard Lemoureux, à environ 150 pieds à l'ouest de la route postale, paroisse de Chambly.
XXII	71	1.4840	+ 9.8180	+ 9.8241	+ 9.8211	— 3.00	13.1294	C. B. 71	46.3834	162.8936	Sur la souche d'un orme, côté est du chemin, lot n° 8, propriété de la "Hamilton Powder Co.", paroisse de Belœil.
71	XXIII	0.9438	—17.7456	—17.7322	—17.7389	.....	.....	C. B. XXIII	47.3272	148.1547	Cheville de cuivre dans la première assise de pierre au-dessus du sol, située au côté ouest du pont tournant du chemin de fer G.-Y. tronç, et au côté est de la route postale, Belœil.
A. reporter...		20.3050	+63.1734	+63.1513	+63.1627	+11.40	2521.4905	.....	.....	.....	.....

II.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section N° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue.—Suite.

Du repère.	Au repère.	M. Distance.		DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.			V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² / M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 457 à Rouses Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. à 100 pds. au-dessus de l'étiage des lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	LOCALITÉ, ETC.
		Milles.	Pieds.	Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.						
Report	.....	20.3060		+63.1794	+63.1513	+63.1627	+11.40	2521.4905				
71	XXIV	1.5766		-23.3393	-23.3381	-23.3387	.....	.....	C. B. M. XXIV	47.9590	139.5549	Cheville de cuivre dans la sixième assise de pierre, au-dessous du sommet de la culée est du pont du chemin de fer G.-Tronc, au côté ouest de la route postale, paroisse de Saint-Hilaire.
71	73	2.6853		+1.4606	+1.4296	+1.4451	+15.50	185.8685	C. B. M. 73	48.9687	164.3387	Sur une souche d'orme à environ 75 pieds à l'ouest de la route, lot n° 29, propriété d'Azarie Beauchêne, Saint-Hilaire.
72	XXV	0.6422		-20.5275	-20.5244	-20.5260	.....	.....	C. B. M. XXV	49.6109	143.8127	Cheville de cuivre dans le coin sud-ouest de l'église de Saint-Hilaire, à environ 2 pieds au-dessus du sol, Saint-Hilaire.
72	73	1.4227		-7.5723	-7.5649	-7.5686	-3.70	19.2451	C. B. M. 73	50.3914	156.7701	Sur une souche d'orme, au côté est du chemin, lot n° 32, propriété de Louis Vogel, Saint-Hilaire.
73	74	1.1895		-12.4722	-12.4635	-12.4689	-5.40	49.2776	C. B. M. 74	51.5749	144.3012	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 20, propriété de Melle Lachapelle, Saint-Hilaire.

74	75	0.6674	+ 8.4978	+ 8.4860	+ 8.4919	+ 5.90	104.3150	C. B. M. 75	52.2423	152.7931	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 13, propriété d'Alexis Biais, paroisse de Saint-Hilaire.
75	76	1.2240	- 2.2365	- 2.2436	- 2.2401	+ 3.50	20.0161	C. B. M. 76	53.4663	150.5530	Sur la racine d'un frêne, à environ 100 pieds à l'ouest du chemin, lot n° 3, Saint-Hilaire.
76	115	0.2644	+10.3374	+10.3382	+10.3378	- 0.40	1.2100	C. B. M. 115	53.7307	160.8908	Sur une souche de frêne sur le bord de la côte, au côté ouest du chemin, lot n° 156, propriété de Jean-Bas Rémi, paroisse de Saint-Hilaire.
Totaux.....		27.6523	+61.1861	+61.1331	+61.1599	+28.80	2901.4128				

Pour la section n° 2... Erreur moyenne par mille..... = M = 0.0075 pd. Erreur probable par mille..... = M̄ = 0.6745 M = 0.0050 pd.
 " " " " pour la distance totale = μ = 0.0393 " " " " pour la distance totale = μ̄ = 0.6745 μ = 0.0265 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.
 III.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Ligne continue.

Du repère	Au repère	M. Distance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B, et la moyenne.	2 V ² / M.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 452 à Rouses-Point.	Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	LOCALITÉ, ETC.
			Pieds.	Pieds.							
XXVI	77	0.5148	-3.6954	-3.6936	-0.90	3.1468	B. \odot M. XXV	85.3122	84.7974	152.7150	Cheville de cuivre dans le soubassement de la halle du marché de Sorel. 21 pieds à l'est du coin sud-est et à 27 pds environ au-dessus du sol.
77	78	0.1862	-3.1276	-3.1275	-0.10	0.1074	B. \odot M. 78	84.6112	84.7974	149.0205	Sur la racine d'une souche d'orme vis-à-vis la maison de briques d'Olivier Boucher, au coin sud-est des rue King et Provinciale, Sorel.
78	79	0.7898	+6.4895	+6.4760	+6.80	117.0929	B. \odot M. 79	83.8214	83.8214	145.8929	Sommet d'une borne en pierre sur la propriété du ch. de fer du Sud-Est, au côté ouest du chemin. On avait déjà marqué sur le derrière de cette pierre w. l. b.
										152.3757	Sur la racine d'un orme à l'intersection de la clôture au côté ouest de la route avec la ligne de séparation entre Paul Traverser et James Sûppard, Sorel.

79	81	0.9170	-29.6604	-29.6653	+2.40	12.5627	B. \odot M. 81	82.9044	82.9044	122.7128	Repère sur la racine d'un pin rouge dans un champ, sur le côté est et à l'angle aigu de la route. Lot n° 101, propriété d'Edouard Cournoyer, paroisse de Saint-Pierre de Sorel.
81	83	1.3693	+11.9213	+11.8882	+16.50	397.6484	C. \odot M. 83	81.6351	81.6351	134.6175	Repère sur la racine d'une souche d'érable tendre, dans un champ au côté est de la route. Lot n° 124, propriété de Paul Antaya, Saint-Pierre de Sorel.
83	84	0.3606	-3.7498	-3.7624	+6.30	220.1331	B. \odot M. 84	81.1745	81.1745	130.8614	Repère sur la racine d'un gros pin rouge, à l'ouest de la route. Lot n° 129, propriété de François Paul, Saint-Pierre de Sorel.
84	XXVII	0.4597	-8.7761	-8.7782	.....	.....	B. \odot M. XXVII	80.7148	80.7148	122.0832	Repère sur une cheville de cuivre au centre du pignon nord d'une maison de briques. Lot n° 4, propriété de Pierre Éthier, paroisse de Sainte-Victoire.
84	87	1.8523	+14.2543	+14.2679	-6.80	49.9271	B. \odot M. 87	79.3223	79.3223	145.1225	Repère sur la racine d'un pin rouge au côté est de la route. Lot n° 26, propriété de Pierre Chapeleine, paroisse de Sainte-Victoire.
87	88	1.2613	-2.0205	-2.0007	-9.90	155.4110	B. \odot M. 88	78.0609	78.0609	143.1119	Repère sur la racine d'un pin rouge au côté ouest de la route. Lot n° 1, propriété de David Pontbriand, Paroisse de Saint-Ours.
88	89	0.3460	-2.7661	-2.7644	-0.80	4.6621	B. \odot M. 89	77.7149	77.7149	140.3467	Repère sur la racine d'un petit orme au côté ouest de la route. Lot n° 3, propriété d'Antoine Lavière, paroisse de Saint-Ours.
A. repor	ter....	7.5973	-12.3547	-12.3683	+13.50	980.7115					

III.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Ligne continue.—Suite.

Du repère	Au repère	M. Distance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. entre A et B et la moyenne.	2 Vz — M.	Repère s. niveau d'eau, stations, etc.	Distance du repère 451 à Rouses Point.	LOCALITÉ, ETC.
			Pieds.	Pieds.					
Report	.....	7 5973	— 12 3647	— 12 3683	— 13 50	969 7115			
89	90	0 7438	+ 7 3006	+ 7 3129	— 12 40	413 4445	C. M. 90	76 9711	Repère sur la racine d'un gros frêne au côté ouest de la route. Lot n° 14. Propriété de J. Bie. Chapdelaine, Saint-Ours.
90	91	0 7961	+ 11 1054	+ 11 0978	+ 3 80	36 2769	C. M. 91	76 1750	Repère sur la racine d'un gros orme dans le champ au côté est de la route. Lot n° 24. Propriété de Thomas Arpin, Saint-Ours.
91	XXVIII	0 3677	— 9 4774	— 9 4946	.....	.....	C. M. XXVIII	75 8073	Repère sur une cheville de cuivre dans le pignon nord d'une maison de briques, à un étage et demi. Lot n° 28. Propriété de Jos. Dufault, Saint-Ours.
91	92	1 7516	— 8 3605	— 8 3681	+ 3 80	16 4677	C. M. 92	74 4234	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté est de la route et vis-à-vis une grange. Lot n° 53. Propriété de Louis Morin, Saint-Ours.
91	XXIX	1 3432	— 16 3594	— 16 3385	.....	.....	C. M. XXX	74 8318	Repère sur une cheville de cuivre, côté N d'une maison de brique solide à 1½ étage. Lot n° 45. Propriété de L. Morin, St-Ours.

92	93	0 4085	— 1 5069	— 1 5049	— 1 00	4 8059	C. M. 93	74 0149	Repère sur la racine d'un orme, au côté ouest de la route. Lot n° 62, propriété de madame de Saint-Ours, ville de Saint-Ours.
93	XXX	0 4542	— 8 9965	— 8 9961	— 0 20	0 1842	C. M. XXX	73 6807	Cheville de cuivre, dans le couronnement de la pinte de l'église de Saint-Ours, pres du coin sud-est, ville de Saint-Ours.
XXX	94	0 6528	+ 32 2219	+ 32 2004	+ 10 80	367 3529	C. M. 94	72 9279	Repère sur la racine d'un liard, au côté ouest de la route. Lot n° 85, propriété de Louis Lamoureux, Saint-Ours.
4	95	0 9702	— 3 8225	— 3 8293	+ 6 40	84 4362	C. M. 95	71 9577	Repère vis-à-vis le lot n° 100, propriété de François Grenier; sur le sommet d'un poteau d'amarrage sur la rive est, presque vis-à-vis l'avant dernier pilier brise-glace, au nord de l'écluse de St-Ours, en descendant.
95	XXXI	0 2835	— 7 3255	— 7 3269	+ 0 70	3 4567	C. M. XXXI	71 6742	Cheville de cuivre sur le sommet d'une pierre de couronnement, au côté est et à l'extrémité supérieure de l'écluse de Saint-Ours.
95	XXXII	0 3084	— 7 9767	— 7 9746	.....	.....	C. M. XXXII	71 6493	Cheville de cuivre, dans une pierre du couronnement de la culée du barrage, sur le côté ouest de l'île de l'écluse, Saint-Ours.
XXXI	96	0 1228	— 18 0151	— 18 0183	— 1 80	52 7687	C. M. 96	71 5514	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté ouest de la route, lot n° 114, propriété de Louis Richard, Saint-Ours.
A reporter	.....	13 7608	— 9 7638	— 9 8011	+ 23 60	1920 0152			

III.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire.—Ligne continue.—Suite.

Du repère	Au repère	M. Distance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V ² M.	Repères, niveaux d'eau, stadions, etc.	Distance du repère à Rouses-Point.	Pieds.	LOCALITÉ, ETC.
			Pieds.	Pieds.						
Report..	.....	13.7608	- 9.7538	- 9.8011	+23.60	1980.0152				
96	97	0.8180	+ 2.3380	+ 2.3615	- 6.70	109.7558	C. M. 97	70.7334	145.2823	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté ouest de la route, lot n° 128, propriété de F. H. Lelouët, Saint-Ours.
7	98	1.0400	+ 1.8498	+ 1.8315	+ 9.20	162.7692	C. M. 98	69.9934	147.1230	Repère sur la racine d'un orme, au côté ouest de la route. Lot n° 156A, propriété d'Edouard Guertin, Saint-Ours.
8	XXXIII	0.7005	- 2.1555	- 2.1574	+ 0.90	2.3126	C. M. XXXIII	68.9929	144.9865	Repère sur une cheville de cuivre dans le pignon N.E. d'une maison de brique, à un étage et demi, côté est de la route. Lot n° 151, propriété d'Edouard Plante, Saint-Ours.

XXXIII	99	0.5100	+10.2687	+10.2447	+11.00	474.5098	O. M. 99	68.4829	155.2222	Repère sur une souche de chêne à 4 pieds au nord d'un gros orme, au côté ouest de la route. Lot n° 5, propriété du Rév. N. Guérout, Paroisse de Saint-Denis.
99	101	0.8598	- 5.9223	- 5.9579	+12.80	327.7454	C. M. 101	67.4631	149.2771	Repère sur la racine d'un grand frêne au côté est de la route. Lot n° 17, propriété d'Adolphe Larue, Saint-Denis.
101	103	1.1011	+ 2.1023	+ 2.1108	- 4.20	32.0407	C. M. 103	66.3920	151.3837	Repère sur le sommet d'une grosse souche plate de frêne, au côté est de la route. Lot n° 26, propriété de Louis Goulet, Saint-Denis.
103	XXXIV	0.9982	- 7.5309	- 7.5355	.....	.....	C. M. XXXIV	65.3938	143.8505	Cheville de cuivre dans le coin nord-ouest de la façade en pierre du couvent, au côté est du chemin, village de Saint-Denis.
103	XXXV	1.1275	-12.3662	-12.3612	.....	.....	C. M. XXXV	65.2645	139.0250	Cheville de cuivre dans la pierre, au coin sud de la tour nord, sur la façade de l'église de Saint-Denis.
103	104	1.5188	- 2.3185	- 2.3106	- 4.00	21.0692	C. M. 104	64.8732	149.0691	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté est du chemin. Lot n° 238, propriété de Ludger Gaouette, Saint-Denis.
104	105	1.4593	+ 2.1006	+ 2.0724	+14.10	272.4731	C. M. 105	63.4139	151.1556	Repère sur le sommet d'une souche d'orme, au côté est de la route. Lot n° 250, propriété de Louis Michon, Saint-Denis.
105	106	0.5179	+ 8.0929	+ 8.0964	- 1.70	11.1604	C. M. 106	62.8660	159.2503	Repère sur la racine d'un pin blanc, au côté ouest de la route. Lot n° 256, propriété de J. Marie L'Esperance.
A reporter,....	22	4163	+ 6.5902	+ 6.4803	+55.00	3343.6514				

III. — RÉSULTATS DES NIVELLEMENTS — SECTION N° 3, SOREL À SAINT-HILAIRE — LIGNE CONTIGNE. — SUITE.

Du repère.	Au repère.	M. Distance.		DIFFÉRENCES DE HAUTEUR.				V. Diff. entre A et B et la moyenne.	Repères, niveau d'eau, stations, etc.	Distance du repère à Rouses-Point.	Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	LOCALITÉS, ETC.
		Milles.	Pieds.	LIGNE A.	LIGNE B.	Moyenne.	Pieds.						
Report.	106	22-4162		+ 6-5902	+ 6-4803	+ 6-5353	+ 6-55-00	3343-8614	C. M. 107	61-5370		163-5170	Repère sur la racine d'un gros frêne, au côté est de la route. Lot n° 273, propriété de Ludger Dauphinais, Saint-Denis.
107	XXXVI	0-4130		-12-3633	-12-3654	-12-3644			C. M. XXXVII	61-1240		151-1526	Repère sur une cheville de cuivre enfoncée dans la deuxième assise de briques au-dessus des fondations en pierre au pignon nord de la résidence de Théodule Benoit. Lot n° 1, paroisse de Saint-Charles.
107	108	1-2686		-1-4922	-1-4879	-1-4901	-2-20	7-0510	C. M. 108	60-3754		162-0269	Repère sur le sommet d'une souche de frêne, près du bord de la côte de la rivière Michelin. Lot n° 13, propriété de Marie Brodeur, paroisse de Saint-Charles.
108	109	0-9935		+ 3-0854	+ 2-0673	+ 3-0733	+16-00	515-3486	C. M. 109	59-2849		165-1092	Repère sur une souche d'orme à 15 pieds au sud de la ligne de division entre Charles Bonquet et Alex. Lefebvre. Lot n° 25, propriété d'Alexandre Lefebvre, Saint-Charles.

109	XXXVII	1-2138		-17-3321	-17-3600	-17-3461	+ 13-90	318-4080	C. M. XXXVII	58-0713		147-7341	Cheville de cuivre dans les fondations en pierre de l'église de Saint-Charles, au coin N.-O. et à environ 2 1/2 pieds au-dessus du sol.
XXXVII	110	1-1306		+ 8-9643	+ 8-9534	+ 8-9589	+ 5-50	52-2232	C. M. 110	56-9497		156-7130	Repère sur la racine d'un pin blanc au côté est du chemin. Lot n° 106, propriété d'Antoine Foisy, Saint-Charles.
110	111	0-6452		-2-4032	-2-4111	-2-4072	+ 3-90	47-1481	C. M. 111	56-2955		154-3058	Repère sur la racine d'un gros orme sur le côté est de la route. Lot n° 113, propriété d'Alexandre Rémi, Saint-Charles.
111	112	0-8811		-6-9811	-6-9905	-6-9853	+ 4-70	50-1419	C. M. 112	55-4144		147-3200	Repère sur la racine d'un gros orme du côté ouest du chemin. Lot n° 112, propriété de J.-Bte. Lusignea, Saint-Charles.
112	114	1-1275		+19-6775	+19-6604	+19-6640	+ 13-60	328-0837	C. M. 114	54-2869		166-9840	Repère sur la racine d'un frêne, dans le ravin le long de la grève. Lot n° 128, propriété d'Alfred Petit, Saint-Charles.
114	115	0-5562		-6-0658	-6-1005	-6-0932	+ 7-30	191-6217	C. M. 115	53-7507		160-8908	Repère sur une souche de frêne sur le bord de la côte, au côté ouest de la route. Lot n° 136, propriété de J.-Bte. Rémi, Saint-Hilaire.
Totaux.....		31-5615		+ 3-2950	+ 8-0569	+ 8-1758	+118-90	4857-2488					

Pour la section n° 3. { Erreur moyenne par mille..... = M = 0-0082 pied. Erreur probable par mille..... = M̄ = 0-6745 M = 0-0055 pied.
 " " " pour la distance totale = μ = 0-0461 " " " " " pour la distance totale = μ̄ = 0-6745 μ = 0-0311 "

Pour les 85-3122 milles de nivellement continu, contenus dans les trois sections entre Rouses-Point et Sorel, nous avons :—
 Erreur moyenne par mille..... = M = 0-0079 pied. Erreur probable par mille..... = M̄ = 0-6745 M = 0-0053 pied.
 " " " pour la distance totale = μ = 0-0733 " " " " " pour la distance totale = μ̄ = 0-6745 μ = 0-0494 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE, DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

IV.—Résumé des résultats.—Ligne principale, section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point.
 Connections avec les sections transversales menées jusqu'aux repères souterrains A et B.

Du repère.	Au repère.	M. Distance.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.				Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45 à Rouses-Point.	Milles par la ligne de niveaux.	Profond. en dessous du plan de compar. placé 100 pds. au dessus de l'étage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ings amer. au Fort Montgomery.	LOCALITÉ, ETC.
			LIGNE A.	LIGNE B.	Moyenne.	Pieds.					
45	Cavité sur la cal. de bronze. Puits A. Sommet de la calotte.	0.2572	+2.5855	+2.5788	+2.5622	Cavité sur la cal. de bronze. Puits A. Sommet de la calotte.	1.3772	99-0186	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un chêne sur son côté est, près de la rivière Richelieu, lot n° 1, propriété de Stephen Oliver, paroisse de Lacolle.		
			+2.5484	+2.5440	+2.5462						
										86 9752	Cheville en cuivre dans la fondation en pierre, du pignon de l'hôtel Boileau, au coin S.-E., côté O. de la route, lot n° 87, propriété de Lucien Gagnon, paroisse de Saint-Valentin.
VIII	Cavité sur la cal. de bronze. Puits B. Sommet de la calotte.	0.1685	+8.7861	+8.8047	+8.7954	Cavité sur la cal. de bronze. Puits B. Sommet de la calotte.	12-3155	95-7706	Vis-à-vis le coin N.-E. de la maison de brique à un étage et demi de Jos. Bissonnette, première maison au nord de l'église de Saint-Valentin, côté ouest de la route.		
			+8.7787	+8.7737	+8.7747					12-3154	95-7497

IV.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS.—Ligne principale, section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point.
 Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain C.

Du repère	Au repère.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.			M. Distance.	Milles.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au dessus de l'étage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	LOCALITÉ, ETC.
		LIGNE A.	LIGNE B.	Moyenne.						
		Pieds.	Pieds.	Pieds.			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.		
III	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze. Puits C. Sommet de la calotte de bronze.	+15-0663	+15-0776	+15-0719	0-2571		C. M. B. III	25-0174	76-0347	Cheville de cuivre dans le coin sud-est de la maison de pierre de Montgomery, au coin N.-O. des rues Lemoine et Champlain, ville de Saint-Jean.
		+15-0315	+15-0459	+15-0387	0-2569	25-2745 25-2743		91-1066 91-0734	Sur le sommet de la levée sud, du fossé autour des casernes de Saint-Jean et à quelque 200 pds. à l'est de la route, conduisant de la ville de Saint-Jean aux casernes.	

IV.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS.—Ligne principale, section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire.
 Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain D.

Du repère	Au repère.	M. Distance.		DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 457 à Kousés-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. pièce à 100 pds. au-dessus de l'écluse.	Pieds.	LOCALITÉ, ETC.
		Milles.	Pieds.	LIÈGE A. | LIGNE B. | Moyenne.	Pieds.						Milles par la ligne de niveaux.
61	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze. Puits D. Sommet de la calotte de bronze.	0-0199	+6-7765	+6-7787	+6-7776	C. M. B. 61	37-5996	138-0260	144-8136	Clou à tête de cuivre sur le sommet d'une souche d'un ancien mât d'agrément, enfoncé à 5 pieds dans la terre, à environ 40 pieds à l'ouest de l'écluse n° 7, Chambly.
		0-0195	+6-7370	+6-7382	+6-7376		37-6195	144-7736	144-7736		Entre le repère n° 61 et le côté nord de la route postale, à 45 pieds environ à l'ouest de l'écluse n° 7, Bassin de Chambly.

IV.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Ligne principale—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—
 Connexions avec les sections transversales menées jusqu'aux repères souterrains E et F.

Du repère	An repère	M. Dis- tances.	DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 454 à Rouse- Point.	Profondeur du plan de compar. à 100 pieds au- dessus de l'éta- ge de la Champ- lain, correspon- dant au 0 des lig. amer. du Fort Montgometry.
			Ligne A. | Ligne B. ↔	Moyenne.				Milles par la ligne de niveaux.
115	Cavité au somm. de la cal. de bron. Puits E. Sommet de la ca- lotte de bronze.	.0369 .0356	-0.4948	-0.4954	C. B. & M. 115	53.7307	166-3908
			-0.5293	-0.5296				83.7696 83.7663
XXXII.	Cavité au somm. de la cal. de bron. Puits F. Sommet de la ca- lotte de bronze.	.0367 .0367	+3.8530	+3.8546	C. B. & M. XXXII	71.6860 71.6860	160-3013 164-1559 164-1239
			+3.8215	+3.8226				71-6493

LOCAMITÉ, ETC.

Lot n° 156, J.-Etc. Rémi, propriét.,
 repère sur une souche de frêne,
 sur le bord de la côte, à l'ouest
 au chemin, à près de 100 pds. au
 sud de la ligne de délimitation
 entre St-Charles et St-Hilaire.

Sur la ligne entre les paroisses de St-
 Charles et de St-Hilaire, à l'ouest
 de la route postale. Le repère 115
 est à 200 pds. au sud du puits, sur
 le bord de la côte qui longe le
 côté est de la rivière Richelieu.

Cheville de cuivre dans une des
 pierres de couronnement de la
 culée du barrage, sur la rive
 ouest de l'île dans la riv. Richelieu,
 à l'écluse de Saint-Ours.

Dans la tranchée sur l'île de l'écluse
 de St-Ours, à 200 pds. au nord de
 la culée du barrage et à 160 pds.
 ou environ, du chenal ouest de la
 rivière Richelieu.

IV.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Ligne principale—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—
 Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain G.

Du repère	Au repère.	M. Distance.		DIFFÉRENCE DE HAUTEUR.		Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 457 à Rousses-Point.	Profond. au-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'écluse du lac Champlain, correspondant au repère des Ing. amér. au Fort Montgomery	LOCALITÉ, ETC.
		Milles.	Pieds.	LIGNE A. | LIGNE B. Moyenne.	Milles par la ligne de niveaux.				
XXXVI	Cavité au sommet de la calotte de bronze. Puits G. Sommet de la calotte.	0-1237	+17-6286	+17-6290	+17-6288	C. B. O. M. XXVI	85-3122	152-7150	Cheville de cuivre dans le mur en pierre du soutassement de la halte du marché de Sorel, à 21 pieds à l'est du coin sud-est, et environ 3½ pieds au-dessus du sol.
		0-1237	+17-5986	+17-5990	+17-5988		Cavité au sommet de la calotte. Puits G. Sommet de la calotte.	85-4359		170-3438	A 20 pieds environ au N. du vieux moulin à vent, près de la jonction des rivières Richelieu et St-Laurent, et à 200 pieds à l'est du front du quai de la compagnie Richelieu et Ontario, à Sorel.
								85-4359	170-3138

L'erreur moyenne et l'erreur probable, que nous avons évaluées, comme provenant de l'adoption des moyennes arithmétiques des résultats obtenus dans les deux séries de nivellements donnés dans les résumés ci-dessus, furent calculées au moyen des formules suivantes, savoir :—

$$1^{\circ} \text{ Erreur moyenne par mille} = M = \sqrt{\frac{1}{2n} \sum \left(\frac{2V^2}{S} \right)},$$

$$2^{\circ} \text{ Erreur probable par mille} = M' = 0.6745 M,$$

$$3^{\circ} \text{ Erreur moyenne pour toute la distance} = \mu = \sqrt{\frac{\sum (S)}{2n} \sum \left(\frac{2V^2}{S} \right)},$$

$$4^{\circ} \text{ Erreur probable pour toute la distance} = \mu' = 0.6745 \mu,$$

où S représente la distance entre deux repères consécutifs, n le nombre des distances, et V^2 le carré de la différence entre les deux différences de niveau obtenues par les lignes A et B, et leur moyenne arithmétique.

Ces formules sont analogues à celles dont on se sert pour le "Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis;" et qui servent aussi à d'autres autorités.

Les résultats obtenus, indiquent, comme je l'ai déjà dit dans mon rapport préliminaire, que la règle appuyée sur l'expérience et établie en Europe pour la gouverne des observateurs, n'a pas été violée, malgré que, en plus d'une occasion, nous ayons pris des niveaux pendant les grands vents et sur un terrain parfois si mou et si spongieux, qu'il nous a fallu enfoncer des pieux de 4 à 5 pieds en terre, afin d'y appuyer solidement les pieds du trépied.

Suivant cette règle, l'erreur probable de la différence dans la hauteur de deux points, à une distance d'un kilomètre l'un de l'autre, ne doit pas, en général, excéder $3^{\text{m.}},$ et jamais $5^{\text{m.}},$ de sorte qu'un observateur peut, en général, accepter comme guide, pour les petites distances, une différence d entre deux nivellements de la distance K en kilomètres, exprimée par la formule $d = 5^{\text{m.}}, \sqrt{2 K}.$

En admettant pour base de calcul, que la différence d varie comme la racine carrée de la distance, et en adoptant le système de mesures anglaises, l'observateur peut, d'après cette règle, accepter pour les petites distances l entre les repères : la différence $d = 5^{\text{m.}}, \sqrt{\frac{1 \text{ mille}}{1 \text{ kilo}} \times 2l},$ correspondant à près de 0.03 pied par mille dans les résultats provenant des lignes A et B; mais pour les sections de 25, 50, 100 milles ou plus, l'erreur moyenne développée dans chaque mille, ne devrait pas dépasser $3^{\text{m.}}, \sqrt{\frac{1 \text{ mille}}{1 \text{ kilo}}} = 0.0126$ pied, ou celle développée sur toute la distance $L,$ ne devrait pas excéder $0.0126 \sqrt{L}.$

Les repères marqués en chiffres arabes ou ordinaires, sont ceux qui servirent principalement à la vérification de l'exactitude des opérations, et à leur reprise après les avoir discontinuées temporairement. Le plus souvent ils ont été placés sur des arbres et des piquets de clôture, dans lesquels sont enfoncés verticalement, des clous à tête de cuivre (voir Ill. n^o 1) devant servir à porter les mires; ils sont marqués

C.
B. ● M., ou simplement B. M., en peinture noire. Dans quelques cas, ces clous furent

10 enfoncés horizontalement; alors, la mire fut supportée par un petit niveau de menuisier, tenu dans une position horizontale, c'est-à-dire, que son sommet correspondit à une ligne horizontale tracée au milieu de la tête du clou, ainsi : \ominus . Les repères marqués en chiffres romains sont d'un caractère plus permanent que les premiers; nous les faisons ordinairement sur les murs des édifices, quelquefois sur des monuments en pierre de taille, posés dans ce but particulier.

Afin de distinguer facilement ces repères des autres, nous enfonçons dans la pierre ou la brique, en ces cas, un boulon de cuivre, de 3 à $3\frac{1}{2}$ pouces de long et de $\frac{3}{8}$ de pouce de diamètre, et nous traçons une ligne horizontale en travers de la tête de ce boulon ou cheville, sur laquelle nous prenons les coups avant et arrière. Ces

C.
repères sont marqués ainsi : B. \ominus M., les lettres étant ciselées dans la pierre ou la brique.

X.

A part des repères ordinaires que nous venons de décrire, nous avons établi sept points de référence, principaux et permanents, A, B, C, D, E, F, et G sur les bords de la rivière Richelieu, à des profondeurs de $6\frac{1}{2}$ à $7\frac{1}{2}$ pieds dans la terre, c'est-à-dire, au fond de puits en tubes de fonte reposant sur des masses de béton hydraulique de 3 à $3\frac{1}{2}$ pieds de diamètre et de $1\frac{1}{2}$ pied d'épaisseur, et effectivement protégés contre la gelée. Ces repères souterrains furent établis conformément à la demande du ministère des Chemins de Fer et Canaux, qui paya le coût des puits, les frais de transport, des fouilles et de la pose, afin que l'on puisse trouver en tout temps, à tous les 10 à 15 milles, le long de cette grande voie internationale de navigation, des repères permanents et sûrs qui ne soient pas exposés à être endommagés ou détruits par des personnes malveillantes ou agissant dans leur propre intérêt, ou par des écoliers qui sont poussés à faire le mal pour une raison ou une autre.

J'ai soumis une liste des puits que je regardais comme étant nécessaires, à Mr H. H. Parent, l'ingénieur en charge des canaux sur le Richelieu, sous le contrôle du ministère ci-dessus nommé; il approuva les localités suggérées ainsi que le mode de construction que je me proposais de suivre et il fit les arrangements nécessaires pour assurer l'exécution des travaux s'y rapportant, en temps et lieux convenables.

Qu'il me soit permis de suggérer, relativement à ce sujet, que ce serait dans l'intérêt du public, si ce ministère autorisait l'établissement de ces puits de protection pour des repères permanents, à des distances convenables de 15 à 20 milles, sur le reste des lignes de niveaux que l'on doit continuer le long du Saint-Laurent, jusqu'à l'onde marée en bas de Québec, etc., ou au moins dans les localités où les repères ordinaires sont exposés à être déplacés ou détruits.

L'ill. n° III ci-jointe, est une copie parfaite du dessin que j'ai préparé en juillet 1884 pour Mr Chanteloup, qui a fourni les tubes, etc., servant à ces puits dont la description suivante fera comprendre clairement le mode de construction.

Chaque puits se compose de deux cylindres en fonte, de $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ de pouce d'épaisseur; l'un a 9 pieds de longueur et 9 pouces de diamètre en dedans; l'autre $7\frac{1}{2}$ pieds de longueur et $12\frac{1}{2}$ pouces de diamètre aussi mesuré à l'intérieur. Ces deux cylindres s'emboîtent l'un dans l'autre: le rebord annulaire de $2\frac{1}{2}$ " de large au pied du tube extérieur, repose sur un rebord analogue de $3\frac{3}{4}$ " de large autour du cylindre intérieur, à 3 pieds au-dessus de sa base. La base du cylindre intérieur est circulaire et plane et elle a 2 pieds de diamètre et 1 pouce d'épaisseur; on y visse un tube de fer de 3" de diamètre et de 1 pied de haut, fermé à son extrémité supérieure par une calotte cylindrique en bronze ou en métal à canon, avec bords supérieurs chanfreinés à un angle de $33\frac{1}{2}^\circ$ par rapport à son axe vertical; tous les joints sont parfaitement étanchés. Une cavité hémisphérique de grandeur ordinaire, est pratiquée dans la couronne de la calotte, pour servir de point d'appui au support sphérique de la mire lorsqu'on la descend dans le puits. Le tube extérieur ou l'enveloppe sert à garantir le tube intérieur contre les dérangements causés par la gelée, et s'élève de $1\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{2}$ pieds au-dessus de la surface du sol lorsque le puits est au complet, sa base étant fixée à 5 ou $5\frac{1}{2}$ pieds sous terre. Pour faciliter l'ajustement concentrique du tube extérieur avec le cylindre intérieur, la partie inférieure du tube extérieur fut évasée de $\frac{1}{2}$ pouce, sur une hauteur de 6 pouces, et on a posé un collier de plomb ayant une largeur uniforme d'un pouce et demi, sur le rebord servant d'appui à la base du tube intérieur.

Le puits est fermé par un couvercle solide en fonte, maintenu en position au moyen de quatre boulons en cuivre de $\frac{1}{2}$ pouce, filetés, à têtes carrées, enfilés à travers 4 paires d'oreilles correspondantes sur le cylindre extérieur et le couvercle; une clef d'une construction particulière sert à joindre fermement les oreilles, en vissant des écrous hémisphériques sur les boulons. On pourrait sans doute se servir de cadenas pour un ou plusieurs boulons dans chaque puits, si on le juge à propos. Outre ce couvercle extérieur, un autre qui est aussi de fonte est placé sur le cylindre intérieur, garni de poignées servant à le lever, au sommet duquel est ménagée une cavité cylindrique ou réceptacle de 2 pouces de profondeur, destiné à recevoir tout ce qui pourrait, par inadvertance, tomber dans le puits, lorsqu'on enlève le couvercle extérieur; l'espace de $\frac{3}{4}$ " entre les deux enveloppes ou tubes étant fermé par un anneau de plomb laminé

fixé au couvercle de fer, ce qui permet au tube extérieur un peu de jeu latéral sans que le tube intérieur soit poussé d'un côté ou de l'autre.

C.

Chaque puits porte l'inscription B. M., et une lettre distinctive en caractère plus gros, au-dessous de cette inscription; celle-ci est marquée sur deux côtés opposés de la partie du tube extérieur qui s'élève au-dessus du sol, et toutes les lettres sont en relief. Le tube intérieur est semblablement marqué près de la base, et la lettre distinctive se trouve aussi sur le couvercle et la calotte de bronze.

Avant leur expédition hors de l'atelier, tous les puits reçurent trois couches d'ocre rouge, et furent remplis d'eau afin de constater s'ils étaient parfaitement étanches; après avoir été mis en place, on a peinturé de nouveau les parties au-dessus du niveau du sol.

La chemise en tôle de fer servant à guider la règle vers le centre au fond du puits, telle que démontée sur la planche n° III, fut attachée à la mire pour faciliter le placement du support sphérique dans la cavité de la calotte de bronze, sans tâtonnements fatigants; mais la réflexion vive du bronze nouvellement poli, nous dispensait de prendre cette précaution dans presque tous les cas.

J'ai l'intention de faire peindre en blanc, sur la face interne du tube extérieur, dans l'espace compris entre les deux couvercles, l'élévation exacte du dessus de la calotte en métal à canon, ainsi que la date du tubage du puits.

Dans le mois d'août 1883, une échelle d'eau ou règle divisée en pieds et dixièmes, depuis 0 en montant, fut chevillée au mur du côté ouest de l'écluse de prise d'eau (n° 1) du canal Chambly, à Saint-Jean, en amont des portes supérieures dans la coulisse servant aux poutrelles à barrage; le 0 fut placé suivant l'indication de l'éclusier, à un pied au-dessus du fond de l'écluse, c'est-à-dire à 106.94 pieds en dessous du plan de comparaison, afin que l'échelle pût accuser directement en tout temps les profondeurs d'eau sur le busc supérieur de l'écluse. Plus tard, cependant, on a découvert que cette échelle d'eau était fixée à 0.28 pied trop haut pour indiquer correctement les profondeurs d'eau sur le busc. (Voir les notes au bas de la page 179). Une deuxième échelle d'eau, semblable à la première, fut plantée le 4 septembre suivant, dans la rivière même, vis-à-vis de l'écluse n° 1, le 0 étant placé à 5.3419 pieds plus haut que celui de la première échelle d'eau, c'est-à-dire à une élévation de 101.5981 pieds au-dessous du plan de comparaison. Ces deux échelles furent lues par l'éclusier, l'une immédiatement après l'autre, jusqu'au 1er novembre 1883.

On a constaté, comme on l'avait soupçonné, que par suite de la quantité variable d'eau admise dans le canal, et le haussement et le baissement rapides des eaux en amont de Saint-Jean produits par les vents ou le passage des vaisseaux, les élévations relatives de la surface de la rivière Richelieu et du canal près de l'écluse de prise d'eau, située à plus d'un $\frac{1}{2}$ mille en aval de l'extrémité supérieure du chenal d'entrée, n'étaient pas toujours les mêmes; quelquefois la différence s'est élevée à quelques dixièmes de pied. Pour cette raison, les indications de la règle graduée plantée dans la rivière furent appliquées préférablement aux autres, à la réduction des niveaux d'eau, quoique la surface nous ait paru généralement plus unie dans le chenal d'entrée que dans la rivière.

Les variations de la hauteur de l'eau furent aussi observées et enregistrées à Philipsburg, baie de Missisquoi, lac Champlain, en 1883, depuis le 16 août jusqu'au 1er novembre; l'espace entre la surface de l'eau et le sommet d'une pièce de bois dans les ruines du quai d'amont fut mesurée avec un ruban gradué.

En 1884, nous avons engagé six personnes pour enregistrer les fluctuations du niveau de la rivière, depuis le 1er juillet jusqu'au 1er novembre, aux endroits suivants :—

- (a) Tête de l'entrée sud du canal Chambly, à Saint-Jean.
- (b) Pied du canal Chambly au Bassin de Chambly.
- (c) Estacades de Belœil, à 175 pieds en amont du pont du chemin de fer Grand Tronc.

(d) Bief en haut de l'écluse et du barrage de Saint-Ours.

(e) Bief en bas de l'écluse et du barrage de Saint-Ours.

(f) Embouchure de la rivière Richelieu, vis-à-vis la ville de Sorel.

Afin d'obtenir la pente de la rivière durant les crues du printemps, on a de nouveau observé et enregistré l'élévation de l'eau aux endroits que nous venons de décrire, ainsi qu'à Rouses-Point, durant la période comprise entre le 21 avril et le 21 juin 1885. Les observations, comme règle, furent faites 3 fois par jour, de 7 à 8 a.m., 12 à 1 p.m., et 5.30 à 6.30 p.m., et l'on nota en même temps que l'heure exacte : la température, l'état de la rivière, ainsi que la direction et la force approximatives du vent.

J'ai été informé au Fort Montgomery, situé près de la décharge du lac Champlain par la rivière Richelieu, dans l'Etat de New-York, que la hauteur de l'eau, la température et le vent, y ont été observés chaque jour pendant les 16 dernières années, à 5 ou 6 p.m., par le gardien du fort ; les registres de ces observations sont conservés dans le bureau des ingénieurs des Etats-Unis, à Oswégo, Etat de New-York. Les élévations de la surface de l'eau se rapportent au 0, ou au plan de l'eau basse adopté par les ingénieurs des Etats-Unis ; ce 0, comme me l'a indiqué en 1883, Mr Wm. McComb, gardien du fort, se trouve à 1.5 pied au-dessous d'une assise de pierre en saillie, à la base des murs du fort sur le côté sud, vers le lac.

Les tables qui suivent indiquent les plus grandes et les plus petites profondeurs qui ont été mesurées sur les buses et les seuils des écluses, suivant les registres d'eau tenus par les éclusiers à Saint-Jean, au Bassin de Chambly et à Saint-Ours, de 1855 à 1885.

ANNÉE.	ST-OURS.				BASSIN DE CHAMBLY.		SAINT-JEAN.	
	Busc en aval de l'écluse, côté ouest.		(1) Seuil, côté ouest, en amont de l'écluse.		Busc en aval de l'écluse n° 9, côté ouest, canal Chambly.		(2) Busc en amont de l'écluse n° 1, côté ouest, canal Chambly.	
	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1855.....	Avril 19-58	Sept. 8-50						
1856.....	Avril 16-00	Nov. 8-41						
1857.....	Avril 21-58	Oct. 9-25						
1858.....	Avril 17-75	Nov. 9-08						
1859.....	Mars 22-33	Sept. 8-37						
1860.....	Mars 15-92	Sept. 8-58						
1861.....	Avril 21-66	Sept. 9-12						
1862.....	Avril 24-83	Oct. 8-92						
1863.....	Avril 23-92	Sept. 8-83						Oct. 8-42
1864.....	Mai 18-42	Sept. 8-17					Mai 11-30	Sept. 7-17
1865.....	Mars 24-75	Nov. 7-08					Avril 11-67	Nov. 6-50
1866.....	Avril 18-75	Oct. 9-08					Avril 10-50	Oct. 8-08

ANNÉE.	SAINT-OURS.				BASSIN DE CHAMBLY.		SAINT-JEAN	
	Busc en aval de l'écluse, côté ouest.		(1) Seuil, côté ouest, en amont de l'écluse.		Busc en aval de l'écluse n° 9, côté ouest, canal Chambly.		(2) Busc en amont de l'écluse n° 1, côté ouest, canal Chambly.	
	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1867.....	Avril 22-42	Nov. 7-68	.....	.....	.....	.....	Mai 12-75	.....
1868	Mars 16-83	Oct. 7 00	Mal. 12-75	Oct. 8-75	Mal 14-50	Oct. 7-83	Juil. 11-58	Sept. 7-08
1869.....	Avril 23-33	Sept. 9-83	Avril 19-75	Sept. 8-17	Avril 23-67	Sept. 9-33	Avril 13-87	Sept. 8-20
1870.....	Avril 20-83	Sept. 7-75	Avril 16-83	Sept. 7-42	Avril 19-67	Oct. 7-33	Avril 12-67	Oct. 7-00
1871.....	Mars 19-92	Nov. 7-33	Mars 15-17	Nov. 7-75	Mars 19-00	Nov. 7-75	Avril 10-80	Nov. 7-33
1872.....	Avril 18-50	Oct. 8-83	Avril 14-42	Déc. 8-66	Avril 19-50	Jan. 9-75	Mai 11-58	Avril 7-58
1873.....	Avril 24-00	Sept. 7-58	Avril 19-83	Oct. 7-42	Avril 23-50	Sept. 7-08	Avril 12-50	Oct. 8-08
1874.....	Mars 18-33	Déc. 7-17	Mars 13-75	Déc. 7-17	Fev. 20-50	Déc. 7-33	Mai 11-75	Nov. 7-17
1875.....	Avril 18-75	Sept. 7-75	Avril 14-58	Sept. 7-83	Avril 18-25	Sept. 8-50	Mai 11-50	Sept. 7-33
1876.....	Avril 22-88	Sept. 7-75	Avril 18-33	Déc. 7-33	Avril 19-75	Déc. 7-25	Mai 12-67	Déc. 7-00
1877.....	Avril 19-75	Sept. 7-25	Avril 15-67	Oct. 7-83	Avril 17-83	Sept. 8-00	Avril 10-67	Oct. 7-50
1878.....	Mai 14-75	Oct. 8-42	Mai 12-33	Oct. 7-92	Avril 16-58	Nov. 8-58	Avril 11-42	Oct. 7-33
1879.....	Avril 20-25	Oct. et Nov. 6-25	Avril 16-00	Nov. 6-92	Avril 18-67	Nov. 7-17	Mai 12-25	Oct. 6-67
1880.....	Avril 19-00	Oct. 6-92	Avril 14-67	Sept. 7-25	Fév. 17-67	Oct. 7-33	Avril 10-75	Oct. 6-33
1881.....	Mars 17-00	Oct. 6-42	Mars 13-75	Oct. 8-12	Mars 17-00	Oct. 8-33	Mai 10-83	Oct. 8-83
1882.....	Mars 16-83	Déc. 7-50	Mars 13-83	Déc. 7-75	Mars 16-50	Déc. 8-25	Mars 10-50	Nov. et Déc. 7-00
1883.....	Avril 22-25	Sept. 8-00	Avril 18-08	Oct. 7-83	Avril 20-17	Déc. 8-08	Avril 11-67	Déc. 6-17
1884.....	Avril 23-00	Oct. 7-75	Avril 18-50	Oct. 7-63	Mars 20-83	Oct. 7-53	Mai 12-42	Oct. 6-60
1885.....	Avril 23-63	.....	Avril 19-54	.....	Avril 21-08	.....	Avril 12-32	.....

N.B. (1)—A la tête de l'écluse de Saint-Ours, les profondeurs d'eau furent mesurées à partir du seuil, au lieu du busc de l'écluse; le seuil est à 1½ pouce = 0-14 pied, plus bas que le busc de l'écluse.

(2) A Saint-Jean, l'écluser a toujours pris ses mesures, à la tête de l'écluse, et au fond de la coulisse pratiquée dans la face du mur ouest, pour servir aux poutrelles à barrage; il rapporte ses mesures au sommet du busc, en comptant depuis une marque faite à un pied au-dessus de l'extrémité immergée de sa perche. Mais on a constaté, qu'aujourd'hui, probablement par suite de quelque déplacement des fondations en bois, dans le voisinage du point où ses mesures ont été prises, le fond de l'écluse était seulement à 0-7 ou 0-8 pied plus bas que le sommet du busc, au lieu d'être à 1 pied. Il n'y a pas de doute que si l'écluser avait pris ses mesures d'un seul et même point, on y aurait gagné sous le rapport de la précision. Par suite des fluctuations rapides du niveau de la rivière, produites par les vents, les mesures prises à l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean n'indiquent pas correctement les élévations de la rivière Richelieu, en amont du canal Chambly. (Voir remarques, page 177 de ce rapport.)

La moindre profondeur enregistrée à Sorel par l'officier agissant pour la Commission du Havre de Montréal a été de 18.75 pieds, savoir : en novembre 1879.

On verra par cet exposé que la rivière Richelieu est à sa moindre hauteur durant l'automne, et que les moindres profondeurs mesurées et enregistrées, par les écluseriers, etc., sont :

A Saint-Jean, 6-17 pieds, en décembre 1883.

12—12

A Chambly, 7·08 pieds, en septembre 1873.

A Saint-Ours (en amont de l'écluse), 6·92 pieds, en novembre 1879.

A Saint-Ours (en aval de l'écluse), 6·25 pieds, en octobre et novembre 1879.

A Sorel, 18·75 pieds, en novembre 1879, tel qu'il appert par le registre des échelles d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

Le niveau de l'eau basse indiqué sur les illustrations nos IV, V, VI, qui accompagnent ce rapport, et lequel est marqué "étiage extrême" ou "l'eau la plus basse connue" ne correspond pas tout à fait à celui qui est indiqué sur la table précédente. Ceci dépend, en partie, de quelques erreurs que l'on a découvertes dans le registre de l'éclusier au Bassin de Chambly, et en partie de ce que les mesures enregistrées par l'éclusier à Saint-Jean, comme nous l'indiquerons plus loin, ne montrent pas toujours la fluctuation réelle de la rivière, en face de cette ville, spécialement en automne.

Le niveau de l'étiage extrême indiqué sur les profils, est basé sur les observations de la rivière, faites dans le temps des basses eaux, lorsque le niveau de sa surface s'abaissa :—

A Saint-Jean jusqu'à 101·34 pieds au-dessous du plan de comparaison, près de la face nord du pont du chemin de fer Vermont Central, le 21 octobre 1882; la profondeur d'eau étant de 5·88 pieds sur le buse, à la tête de l'écluse n° 1, sur son côté ouest.

A Saint-Ours, en amont de l'écluse et du barrage, jusqu'à 174·85 pieds, le 4 novembre 1879. Cette élévation de 174·85 pieds, correspond à une profondeur de 6·92 pieds sur le bout ouest du seuil qui est placé à environ 36 pieds au sud du buse d'amont de cette écluse.

Au Bassin de Chambly, jusqu'à 174·10 pieds. Cette élévation, qui correspond à une profondeur de 6·96 pieds sur le buse de l'écluse n° 9, fut déterminée en allouant une pente de 0·76 pied, entre Chambly et Saint-Ours, dans le temps de l'étiage extrême, ce qui donne 174·85 lorsqu'il y a 6·92 pieds sur le seuil de l'écluse de Saint-Ours, comme à l'étiage ordinaire ou normal.

A Saint-Ours, en bas de l'écluse et du barrage, jusqu'à 180·16 pieds. Ce niveau correspond à une profondeur de 6·25 pieds sur le buse d'aval de l'écluse.

A Sorel, jusqu'à 180·37 pieds. Ce niveau correspond à une hauteur de 18·75 pieds, au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

La rivière Richelieu, comme toute les rivières de ce pays, est à sa plus grande hauteur dans le printemps; les plus grandes profondeurs mesurées et enregistrées par les éclusiers depuis 1868, sont :

A Saint-Jean.....	13·87	pieds en avril 1869.
Au Bassin de Chambly.....	23 67	do 1869.
A Saint-Ours, en haut de l'écluse.....	19·83	do 1873.
A Saint-Ours, en bas de l'écluse.....	24·00	do 1873.

On remarquera cependant, qu'à Saint-Ours, dans le mois d'avril 1862, on a enregistré en bas de l'écluse une profondeur plus grande que la profondeur maxima de 24·00 pieds, c'est-à-dire 24·83 pieds. De plus, Mr Lévi Larue, l'habile surintendant des travaux de Saint-Ours, auquel je dois beaucoup de renseignements utiles, m'a indiqué le plus haut niveau atteint par l'eau en 1865, alors qu'elle s'éleva au point d'entrer dans sa résidence; cette élévation est encore plus forte que celle de 1862, étant à 26 pieds au-dessus du buse d'aval de l'écluse.

Cette grande élévation fut causée principalement par le refoulement du Saint-Laurent, qui s'est élevé à Sorel, suivant les renseignements que Mr John McCarthy a eu la bonté de nous fournir, à presque 37·9 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

Par suite du défaut de renseignements tout à fait satisfaisants relativement à l'état de la rivière, pendant l'embâcle de quelques parties du chenal par la glace, et relativement à l'heure exacte du jour et la manière suivie en prenant les mesures sur les seuils et les buses des écluses, en 1865, 1869 et 1873, et par suite du manque de mesures correspondantes prises simultanément en d'autres parties de la rivière, on a juré qu'il était préférable d'indiquer sur les profils, seulement le niveau extrême de l'eau haute observé en 1885, au moyen d'une ligne pleine; la position des niveaux analogues de 1865 et 1869, dont on vient de parler, est indiquée approximativement par des lignes pointillées.

En 1885 la rivière Richelieu atteint son plus haut et son plus bas niveau; dans chaque cas, le même jour et à la même heure, sur tout son parcours entre le barrage de Saint-Ours et le Bassin de Chambly; sur l'étendue comprise entre Saint-Jean et Rouses-Point la même chose s'est produite, mais il y a eu devancement de 18 à 24 heures sur l'exhaussement de la partie inférieure de la rivière.

Relativement à la partie de la rivière entre le barrage de Saint-Ours et son embouchure, il faut dire que la plus grande hauteur de l'eau fut observée à Sorel, à 6 p.m., le 26 avril 1885, tandis qu'à Saint-Ours, la plus grande hauteur fut observée le lendemain à 7 a.m. Afin d'éviter une confusion des lignes sur les profils, on y a tracé une ligne d'eau haute moyenne, correspondant à une moyenne entre les observations du 26 et du 27 avril, dont on vient de parler. En 1884 la rivière atteignit son plus bas niveau, sur son parcours en bas de Saint-Ours, simultanément à Sorel et à Saint-Ours, le 29 septembre à 7 a.m. L'élévation du Richelieu entre ces deux localités, étant principalement gouvernée pendant le temps de l'eau basse, par les fluctuations du Saint-Laurent, cette rivière atteint sans aucun doute son plus bas niveau aux deux extrémités de son bief inférieur presque à la même époque, chaque année.

Aux stations où se trouvent les échelles d'eau, les élévations du niveau de l'eau haute pour 1885, telles qu'indiquées, sont comme suit:—

A Rouses-Point, au quai de Turner... 92·97 pds en dessous du pl. de comparaison.

A Saint-Jean, près du pont du chemin de fer Vermont Central, côté d'aval, et au chenal d'entrée du canal Chambly..... 94·65 “ “ “
correspondant à 12·56 pds ou 12 pds 6½ pcs sur le busc de l'écluse n° 1.

A Belœil, au pilier d'estacade près de la rive ouest, à 175 pds, au sud du pont du ch. de fer..... 159·96 “ “ “
Au barrage de Saint-Ours, (en amont). 162·24 “ “ “
correspondant à 19·53 pds ou à 12 pds 6½ pcs, à peu près, sur le seuil à la tête de l'écluse et à 19·39 pds sur le busc.

A Saint-Ours, en bas de l'écluse.... 162·75 “ “ “
correspondant à 23 pds 8 pcs sur le busc d'aval.

A Sorel..... 163·57 “ “ “
correspondant à 35·55 pds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

La longueur totale du Richelien est de 82 milles, à partir de Rouses-Point, sur le lac Champlain, jusqu'au Saint-Laurent; sa chute totale est:—

En dessous du plan de comparaison.

A l'eau basse extrême de 79·41 pieds, savoir: de 100·96 pieds à 180·37 pieds.

Au niveau normal le plus bas, défini ci-après..... 79·62 “ “ “ 100·00 ... “ ... 179·62 “

A l'eau la plus haute, telle qu'observée en 1885.... 70·60 “ “ “ 92·97 ... “ ... 163·37 “

A l'eau la plus haute, telle qu'observée en 1865.... 66·15 “ “ “ 94·00 ... “ ... 160·15 “

Prenant la chute à 79 pieds, à l'eau basse ordinaire, la pente moyenne de toute la rivière est alors de 0·9634 pd par mille.

La chute totale de l'eau depuis l'entrée inférieure de l'écluse Saint-Ours, jusqu'à l'embouchure de la rivière, à Sorel, comprenant une distance de 13·80 milles, varie

12—12½

peut-on dire, entre 0.2 pied à l'eau basse extrême et 1 pied à l'eau haute extrême, d'où résulte une pente de 0.0145 pied à 0.0725 pied, par mille.

L'élévation du busc d'aval de l'écluse de Saint-Ours, sur le côté ouest, est de 186.4121 pieds; celle du busc d'amont, sur le même côté, 181.6296 pieds; au centre du barrage, la crête est à 174.03 pieds en dessous du plan de comparaison.

Quoique la chute créée par ce barrage disparaisse quelquefois au printemps, par suite du refoulement des eaux du Saint-Laurent dans la rivière Richelieu, le courant qui descend vers le nord, est toujours très fort, à cette époque.

Mr Larue dit qu'il n'a jamais observé que le courant ait remonté par-dessus le barrage de Saint-Ours, vers Chambly. Il appert, cependant, par l'examen des profondeurs d'eau qu'il a enregistrées avec grand soin depuis 1868, en haut et en bas de l'écluse de Saint-Ours, que quelquefois les eaux du Saint-Laurent, probablement par suite de l'embâcle partielle de son lit par les glaces, en bas de Sorel, se sont élevées en hiver, à l'embouchure du Richelieu, à un niveau plus haut que celui auquel s'élèvent les eaux sur le reste du parcours de cette rivière en amont ou au sud du barrage. Ceci eut lieu le 28 février 1871, quand l'eau était à 172.19 pieds en dessous du plan de comparaison et à 9 pieds 7 pouces au-dessus du seuil à l'entrée supérieure de l'écluse, tandis qu'elle n'était qu'à 171.74 pieds en dessous de ce plan et à 14 pieds 8 pouces au-dessus du busc d'aval de l'écluse, ce qui indique une chute de 0.45 pied du busc d'aval au busc d'amont et un courant ascendant passant par dessus la crête du barrage, dont le point le plus élevé se trouve, comme on l'a déjà expliqué, à 174.03 pieds en dessous du plan de comparaison.

La plus grande chute qui ait été observée entre le bief d'amont et le bief d'aval du barrage à Saint-Ours, est celle qui a été cotée le 27 octobre 1879, savoir: 5.97 pieds; l'élévation du bief supérieur était alors de 174.19 pieds, ce qui correspondait à une profondeur de 7 pds 7 pcs sur le seuil d'amont, et l'élévation du bief inférieur était de 180.16 pieds, et correspondait à une profondeur de 6.25 pieds sur le busc d'aval de l'écluse, la plus petite profondeur qui ait été enregistrée.

La plus petite chute dans le printemps varie chaque année, d'environ 0.2 pied à 2.0 pieds.

Les hauteurs moyennes de la chute pour chaque mois de l'année 1884 furent comme suit—:

	Pieds.		Pieds.
Janvier.....	0.8243	Juillet	4.0470
Février	0.6375	Août	4.2602
Mars	1.1116	Septembre	4.6878
Avril	0.8054	Octobre	4.5464
Mai	1.4984	Novembre	4.0846
Juin	3.4694	Décembre	3.3256
Hauteur moyenne de la chute pour toute l'année 1884.....		2.7748	
Hauteur moyenne de la chute pour la saison de navigation			
depuis le 1er mai jusqu'au 1er décembre 1884.....		3.7991	

Une partie des fluctuations de la pente et de l'élévation de la surface de l'eau qui ont lieu entre Sorel et Saint-Ours, est causée par celles des ondes marées de l'Atlantique, qui atteignent le lac Saint-Pierre et au delà, un peu avant et après chaque pleine et chaque nouvelle lune. Quoique la ville de Trois-Rivières, bâtie sur la rive nord du Saint-Laurent, soit généralement représentée, comme étant à la tête de l'onde marée—la vérité de l'avancé précédent est démontrée, au moyen des séries ci-jointes, des mesures prises à Sorel, à toutes les demi-heures, les 16, 17, 18 et 19 octobre dernier, avec les pointes attachées aux mires, et aussi par la table suivante des plus grandes fluctuations hebdomadaires du niveau de l'eau vis-à-vis de la même ville.

		Distance depuis la surface de l'eau jusqu'au repère sur un piquet cloué au côté nord-est du quai de la cité, au pied de la rue King, Sorel.				Observations.
Heure	1884.					
	16 octobre.	17 octobre.	18 octobre.	19 octobre.		
A.M.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
7.30	.....	0 613	0 411	.....	Nouvelle lune le 18 octobre, à 7.14 p.m.
8.00	.....	0 620	0 419	*0 300	
8.30	.....	0 626	0 423	.....	
9.00	*0 680	0 638	0 427	.....	Les élévations les plus hautes et les plus basses des surfaces d'eau, sont indiquées par un astérisque.*
9.30	0 670	0 643	*0 437	0 324		
10.00	0 670	*0 648	0 432	0 327		
10.30	0 667	0 645	0 425	0 344		
11.00	0 663	0 639	0 426	0 363		
11.30	0 646	0 620	0 407	0 380	La surface de l'eau a été très calme durant toute la journée: les 16, 18 et 19, et le 17 jusqu'à 10 a.m.	
12.00	0 635	0 600	0 400	0 389		
P.M.						
12.30	0 620	0 600	0 351	0 400		
1.00	0 613	0 598	0 315	0 400		
1.30	0 598	0 542	0 271	*0 409		
2.00	0 595	0 558	0 273	0 399		
2.30	*0 593	0 543	*0 265	0 377		
3.00	0 600	*0 537	0 279	.....	
3.30	0 610	0 541	0 295	.....	
4.00	0 604	0 543	0 308	.....	
4.30	0 601	0 539	0 288	.....	
5.00	0 600	.....	0 281	.....	Eau trop agitée pour mesurer correctement, le 17 à 5 p.m.
5.30	0 620	0 544	0 287	.....	

TABLE des plus grandes fluctuations du niveau de l'eau, à Sorel, pendant huit demi-lunaisons successives en 1884, indiquant l'influence combinée réunie des marées et du fleuve Saint-Laurent, sur le lac Saint-Pierre.

Mois et phases de la lune, 1884.	Élévation de la surface de l'eau (en bas de zéro), suivant l'échelle d'eau fixée au quai de McCarthy, à Sorel.	Haussement— Baissement— du lac Saint-Pierre.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	
Jun ①.....	3·10	Profondeur de l'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine=19' 6".
Juil. ①.....	2·60	+0·50	
" ③.....	3·30	-0·70	
" ⑤.....	2·80	+0·50	
" ⑦.....	3·70	-0·90	
Av. ①.....	2·70	+1·00	
" ③.....	3·60	-0·90	
" ⑤.....	3·70	-0·10	
" ⑦.....	4·55	-0·85	
Sept. ①.....	4·05	+0·50	
" ③.....	4·85	-0·80	Profondeur de l'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine=17' 7".
" ⑤.....	4·50	+0·35	
" ⑦.....	5·15	-0·65	
Oct. ①.....	4·10	+1·05	
" ③.....	4·80	-0·70	
" ⑤.....	4·35	+0·45	
" ⑦.....	4·75	-0·40	
		-1·70	

Du dernier quartier de la lune à la fin de juin, au dernier quartier à la fin d'octobre, le baissement total du lac Saint-Pierre a été : $(4·75 - 3·10) = 1·65$ pied, qui s'accorde bien avec $-1·70$, la somme des élévations et des baissements observés à Sorel. Durant la même période, le Saint-Laurent a baissé au pied du canal Lachine, suivant le registre de l'éclusier, de 19 pds 6 pes à 17 pds 7 pes = $1·11'' = 1·92$ pied.

Tous les niveaux d'eau déterminés entre Rouses-Point et Sorel, ont été réduits à l'étiage du Richelieu et du Saint-Laurent, alors que la surface de l'eau, dans le temps calme, correspond au 0 que les ingénieurs des Etats-Unis ont établi au Fort Montgomery, savoir : à 100 pieds en dessous du plan de comparaison, et qu'elle correspond à Sorel, à 19.5 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal, ou à 179.62 pieds en dessous du dit plan, et à 5.93 pieds au-dessous du 0 de l'échelle d'eau, placée pendant le mois de juillet 1884, sur le côté nord du quai de McCarthy. Au temps de cet étiage, qui est désigné dans ce rapport, ainsi que sur les plans qui l'accompagnent comme le plus bas niveau normal ou le niveau-type de l'eau, la profondeur sur les battures du lac Saint-Pierre est d'environ 10½ pieds.

Les observations faites simultanément à Saint-Jean et à Philipsburg, en 1883, démontrent qu'à l'étiage, le niveau de la surface varie dans le temps calme, presque d'une manière uniforme, dans la rivière Richelieu en haut de cette dernière ville, et aussi dans le lac Champlain. Ainsi, du 10 au 14 septembre 1883, lorsqu'il n'y avait pas de vent, le niveau d'eau à Saint-Jean s'est maintenu à une élévation presque constante de 1.22 pied, sur l'échelle d'eau de la rivière, et à Philipsburg à 2.37 pieds en dessous du 0 qui est indiqué par un clou à tête de cuivre, planté dans la pièce au sommet du quai et qui nous servit de repère pour les mesurages au ruban gradué.

De plus, le 25 octobre suivant, un jour de calme, pendant lequel l'eau baissa à son plus bas niveau en 1883, les élévations correspondantes de la rivière et du lac, furent respectivement de 0.62 pied et 2.95 pieds, le niveau ayant baissé, à chacun de ces endroits, près de 0.60 pied plus bas que le niveau du 10 au 14 septembre. La pente depuis le Fort Montgomery et la frontière internationale, jusqu'à Saint-Jean, peut donc, en pratique, être considérée, sous ces circonstances, comme invariable; soit, pendant tout le temps que le niveau de la rivière ne s'élève pas à plus d'un pied au-dessus de l'étiage de la saison de navigation.

Le 13 octobre 1883, alors que le vent se faisait à peine sentir, ou point du tout, la surface de l'eau était à 0.3381 pied au-dessus du 0 du Fort Montgomery; et aussi le 25 octobre suivant, alors que le niveau de la rivière a baissé, comme cela a déjà été dit, jusqu'à son plus bas niveau pour 1883-84—l'eau était à 0.055 pied, au-dessus du 0 du Fort des Etats-Unis, et à 0.6169 pied au-dessus du 0 de l'échelle d'eau plantée dans la rivière, vis-à-vis l'écluse n° 1, à Saint-Jean, en 1883. Le niveau-type ou le niveau normal le plus bas, peut alors être considéré comme étant de 3.0 pieds en dessous du 0 ou repère marqué sur le sommet du quai en bois, à Philipsburg, précédemment décrit, et de 0.5619 pied au-dessus du 0 de l'échelle placée dans la rivière en 1883, vis-à-vis l'écluse n° 1, à Saint-Jean.

Lorsque la surface de l'eau, dans le temps calme, est à 0.5619 pd au-dessus du 0 de l'échelle placée dans la rivière en 1883, elle est, à l'entrée supérieure du chenal conduisant au canal Chambly : à 5.48 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau clouée en juin 1884 au quai de Bissett, c'est-à-dire à 400 pieds au nord du pont du chemin de fer Vermont Central; ce dernier zéro étant à une élévation de 100.3818 pieds au-dessus du plan de comparaison, qui correspond à une profondeur de 6.84 pieds sur le buse d'amont de l'écluse n° 1, sur son côté ouest, pourvu que les ventelles soient fermées de manière à tenir l'eau dans un état d'équilibre parfait dans le chenal d'entrée.

D'après les fluctuations de la rivière, observées depuis le 1er juillet jusqu'au 1er novembre 1884, on peut regarder le niveau d'eau normal le plus bas comme étant indiqué par les chiffres suivants :

(a) Au Bassin de Chambly, à 5.77 pds au-dessous du 0 de l'échelle d'eau placée à Chambly en 1884, correspondant à peu de chose près à une profondeur de 7.7" ou 7.57 pieds sur le buse d'aval de l'écluse n° 9, au pied du canal Chambly, et à une élévation de 173.48 pieds au-dessous du plan de comparaison.

(b) A Belœil, en haut du chemin de fer Grand Tronc, à 7.74 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau de 1884, ou à 28.46 pieds au-dessous de ^{O.} B. M. sur la culée ouest ^{XXIII} du pont tournant, et à une élévation de 173.61 pieds en dessous du plan de comparaison.

(c) A Saint-Ours, en haut du barrage, à 4·86 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau placée à l'entrée sud de l'écluse, correspondant à peu de chose près à une profondeur de 7' 6 $\frac{1}{2}$ " ou 7·53 pieds sur le seuil en haut de l'écluse, et à une élévation de 174·24 pieds en dessous du plan de comparaison.

(d) A Saint-Ours, en bas de l'écluse, à 5·52 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau placée dans l'entrée nord, correspondant à 7' 1" ou 7·08 pieds sur le busc d'aval, et à une élévation de 179·33 pieds en dessous du plan de comparaison.

La pente de la surface de l'eau qui est très petite entre le lac Champlain et Saint-Jean, entre le Bassin de Chambly et Saint-Ours, et entre les villes de Saint-Ours et Sorel, fut déterminée par différentes séries d'observations faites *quasi* simultanément par cinq ou six observateurs, pendant un temps presque calme ; chaque série d'observations étant reliée et comparée avec la série précédente, à un ou plusieurs endroits.

Les observations simultanées entre Saint-Jean et Rouses-Point, furent faites entre le 8 septembre et le 17 octobre 1883 ; durant cette période, l'élévation du lac Champlain a diminué seulement de 0·57 pied, les eaux s'étant abaissées depuis 0·94 pied jusqu'à 0·37 pied au-dessus du niveau normal de l'eau basse, et la rivière n'a baissé que de 0·40 pied, savoir : depuis 0·64 pied jusqu'à 0·24 pied au-dessus du même niveau normal. Dans la réduction des niveaux d'eau déterminés entre ces endroits et se rapportant à ce niveau normal, tel qu'indiqué sur l'III, n° IV, la pente a été considérée comme étant restée constamment la même, pendant la période mentionnée en dernier lieu.

Pour déterminer approximativement le profil du courant permanent, à l'eau basse ordinaire entre Saint-Jean et le pied des rapides de Chambly, tel qu'indiqué sur l'III, n° V, on a réduit en chaque cas les plus basses élévations que l'on a pu établir pendant la saison de 1884, en raison de la dépression de l'eau entre le niveau suivant le plus élevé et la dépression correspondante indiquée par le registre d'eau tenu à l'extrémité supérieure de l'entrée du canal Chambly. A cause de l'inégalité et de la descente rapide irrégulière du lit de la rivière, les variations des niveaux d'eau sont aussi très irrégulières sur cette partie, comparativement aux fluctuations correspondantes du volume d'eau écoulé par le Richelieu.

Entre les stations des échelles d'eau du Bassin de Chambly, de Belœil et de Saint-Ours (en haut de l'écluse), on a réduit les séries des plus basses élévations de la surface de l'eau établies pendant le temps calme en 1884, au niveau de l'eau basse ordinaire, ci-haut décrit, en faisant une allowance, à chaque poste d'observation, pour le surplus de la dépression indiqué par le registre de l'échelle d'eau de la station la plus rapprochée—en proportion de la distance entre cette station et la suivante en descendant, comparée à la distance totale entre ces stations, et réciproquement.

En bas de Saint-Ours le niveau de la surface de l'eau varie constamment, non seulement par suite des fluctuations incertaines et irrégulières de la marée à l'embouchure de la rivière, mais aussi, par suite des grandes variations dans le volume d'eau déchargé du bief entre Saint-Ours et Chambly pour écuser les vaisseaux et par la perte à travers les crevasses au fond du barrage, que l'on bouche plus ou moins effectivement chaque année, au moyen de gravier jeté sur le glacis d'amont, et de plus à cause du déversement par-dessus la crête du barrage et par les échelles servant au passage des poissons à chaque bout de ce barrage, qui ont 22 pieds de largeur sur 18 de hauteur.

Le barrage fut construit de 1846 à 1849, mais sa charpente fut en partie disjointe peu de temps après son achèvement, par suite de l'affaissement des deux extrémités ; les caissons immergés à ces extrémités reposent sur un fond argileux, tandis que ceux du centre sont sur un fond de sable. Par suite de l'affaissement des caissons le sommet est resté plus élevé au centre qu'à chaque bout, de 1 $\frac{1}{2}$ pouces à l'est et de 19 pouces à l'ouest ; afin d'élever le niveau de l'eau basse, sur les battures de Saint-Denis, etc., les parties affaissées furent exhaussées à leur niveau primitif, il y a quelques années, au moyen de deux plançons supportés en arrière par des courbes boulonnées au tablier ; la crête présente maintenant une arrête assez régulière.

La méthode suivie pour la réduction des niveaux d'eau établis sur le bief inférieur du Richelieu au niveau de l'eau basse ordinaire, est basée sur l'hypothèse que

la rivière s'abaisse et s'élève sur toute l'étendue comprise entre Sorel et Saint-Ours, d'une manière correspondante au lac Saint-Pierre, indépendamment des changements provenant de la décharge de cette dernière, au barrage de Saint-Ours ; on a tenu compte de ces variations de niveau, séparément, c'est-à-dire : en raison de la distance totale comprise entre l'écluse de Saint-Ours et l'embouchure de la rivière, comparée à la distance comprise entre chaque poste d'observation et Sorel.

Le niveau normal de l'eau basse ayant été déterminé, comme je viens de l'expliquer, a été ensuite tracé sur du papier à profil, suivant une échelle horizontale de 1 mille au pouce et une échelle verticale de $\frac{1}{10}$ de pied au pouce ; on y a ajouté aussi une ligne d'eau compensatrice afin d'éliminer autant que possible, les erreurs dues aux petites ondulations de la surface de la rivière, produites par le vent, les bateaux de ligne, les remorqueurs, etc, ainsi que toutes les erreurs fortuites inévitables de nivellement. La déviation maxima entre la ligne d'eau basse établie par le calcul et la ligne de compensation correspondante, s'éleva, nonobstant toutes les précautions prises, jusqu'à 0.1 pied ; mais la déviation moyenne ne dépassa pas 0.02 pied.

Pour indiquer sur les profils, les niveaux d'eau basse et d'eau haute extrêmes, entre les stations des échelles d'eau, on a suivi la même méthode que celle décrite pour l'établissement de la ligne du niveau normal de l'eau la plus basse. Comme il a fallu rapporter les deux niveaux d'eau extrêmes, principalement au niveau normal, on a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'indiquer les élévations obtenues par le calcul sur une grande échelle, afin d'en éliminer plus sûrement les petites erreurs fortuites.

Pendant la saison de l'eau basse, le niveau de la rivière se ressent très rapidement de tout changement du vent, du nord au sud ou réciproquement, sur tout son parcours depuis Saint-Jean jusqu'au lac Champlain, en montant, et même jusqu'au Bassin de Chambly et Saint-Ours en descendant. En haut de Saint-Jean, le niveau normal s'est élevé jusqu'à 1 pied en 5 heures, ou moins, pendant un fort vent de sud, et s'est abaissé ensuite d'une manière correspondante, lorsque les vents frais du nord refoulèrent les eaux du lac Champlain vers son extrémité supérieure ou sud, sans qu'aucune partie des changements survenus dans le niveau ne fut produite soit par une augmentation, soit par une diminution dans le volume des eaux versées dans le lac et la rivière par le territoire environnant.

Lorsque la rivière s'est abaissée de 1 pied, à Saint-Jean, durant un fort vent de nord, lundi le 15 octobre 1883, entre midi et 3.30 p.m., en moins de 3 $\frac{1}{2}$ heures, et le samedi suivant, 20 octobre, de 0.95 pied entre 7 heures a.m. et midi, en moins de 5 heures, on a observé peu ou pas de changement dans le niveau du lac à Philipsburg.

De plus, lorsque le niveau de la rivière s'est élevé de 1 pied à Saint-Jean par suite de forts vents de sud, jeudi, le 18 octobre, entre 7 a.m. et 5.30 p.m., en moins de 10 heures, on n'a pas observé de haussement sensible à Philipsburg ; mais lorsque ce niveau fut élevé par les vents d'une hauteur égale (1 pied), à Saint-Jean, entre 5.30 p.m., dimanche, le 28 octobre, et l'heure du midi, lundi, le 29 octobre, en 18 $\frac{1}{2}$ heures, le niveau du lac s'est abaissé de 1 $\frac{1}{2}$ pouce, durant le même temps à Philipsburg.

Quelquefois en automne, le canal Chambly, au lieu d'être alimenté par le Richelieu, se déverse dans cette rivière ; c'est ce qui arrive lorsque cette dernière s'est abaissée plus rapidement que le bief culminant du canal, lorsque l'eau s'écoule dans une direction sud vers la rivière. Ainsi le 21 octobre 1883, après deux jours de vents frais du nord, succédant à des vents forts et continus du sud, la surface de l'eau dans la rivière s'est élevée à 101.3437 pieds au-dessous du plan de comparaison, près du pont du chemin de fer, à Saint-Jean, et à 100.14 à l'écluse de prise d'eau (n^o 1) du canal ; la pente vers le sud, à partir de l'écluse, atteignant 1.2037 pied entre ces deux points. Cette pente de surface exceptionnuellement grande, dans le court espace d'un $\frac{1}{2}$ mille, fut le résultat de l'obstruction partielle de l'entrée du chenal en amont par des barges échouées ; si le passage d'eau eût été libre comme à l'ordinaire, le canal en bas de l'écluse se serait vidé beaucoup plus facilement et la pente de sa surface aurait été beaucoup plus graduelle. Sous ces circonstances, une écluse d'entrée, à Saint-Jean, avec les buses ou heurtoirs placés à 1.12 pied plus bas que ceux qui existent aujourd'hui, et pourvue de portes auxiliaires additionnelles s'ouvrant dans

la direction du canal, servirait beaucoup à empêcher le bief culminant, d'une longueur excédant $9\frac{1}{2}$ milles, de baisser au-dessous du niveau normal donnant 7 pieds d'eau sur les buses des écluses à ses deux extrémités ; ce abaissement anormal constitue aujourd'hui une cause de retard et de dépense pour les barges pleinement chargées qui suivent la route de la rivière Richelieu, pour monter à Whitehall et à d'autres ports du lac Champlain.

Les biefs du Richelieu entre le Bassin de Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, et depuis Saint-Ours jusqu'à Sorel, à l'embouchure de la rivière, sont affectés d'une manière correspondante, par les variations de niveau que produisent les vents sur le bief en haut de Saint-Jean ; mais leurs effets s'y font sentir un peu plus tard, moins soudainement, et d'une manière plus limitée et plus irrégulière. Ainsi, tandis qu'un fort vent de sud, a gonflé la rivière à Saint-Jean, de 1·3 pied, dans les 12 heures écoulées entre 6 heures p.m. le 24 août et 6 heures a.m. le 25 août 1884, le haussement le plus grand causé par ce même vent fut :

Au Bassin de Chambly, seulement de 0·85 pd.	} de 6 p.m., 25 août, à 6 p.m., 26 août 1884 ;
Au pont du ch. de fer à Belœil, seulement de 0·70 pd.	
A Saint-Ours, en haut du barrage, seulement de 0·35 pd.	

et en bas de l'écluse et du barrage, l'eau baissa d'environ 0·2 pied ; le baisseement simultané à Sorel étant de 0·25 pied.

De plus, de 6 p.m. 26 septembre à 6 p.m. 27 septembre 1884, l'eau s'est élevée à Saint-Jean de 1·15 pied sous l'influence d'un fort vent du sud, et les élévations correspondantes déterminées par ce vent, aux endroits ci-dessous, furent comme suit :

Au Bassin de Chambly 1·0 pd. de 6 a.m. 27 septembre, à 6 a.m. 28 sept.
A Belœil..... .. 0·75 " midi..... " midi..... ".....
A Saint-Ours, en haut de l'écluse, 0·5 pd. .. " "..... "..... ".....
"....., en bas..... " 0·2 " .. " "..... ".....

La pente à Sorel étant de 0·05 pied.

Sur le bief entre Saint-Ours et Chambly, long de 30·75 milles, la pente totale est :

(a) Pour le niveau de l'eau basse extrême correspondant à une profondeur de 6·92 pieds ou 6 pds 11 pes sur le seuil en haut de l'écluse de Saint-Ours, et à une profondeur de 6·96, ou 6 pds 11½ pes sur le seuil à l'extrémité inférieure de l'écluse n° 9, au pied du canal Chambly, la pente est de 0·76 pied, à partir de 174·10 jusqu'à 174·86 pieds en dessous du plan de comparaison, ce qui donne en moyenne : 0·0247 pied par mille.

(b) Pour le plus haut niveau, observé le 27 avril 1885, lorsque la rivière était libre de glace, et lequel correspond à une profondeur de 21·0862 pieds = 21 pds 1 pc sur le dernier seuil mentionné, et à une profondeur de 19·5475 pieds ou 19 pds 6½ pes sur le seuil supérieur de l'écluse de Saint-Ours, la pente était de 2·28 pieds, à partir de 159·96 pieds jusqu'à 162·24 pieds en dessous du plan de comparaison, ce qui donne une moyenne de 0·0741 pied par mille.

A l'eau haute extrême, en avril 1869, lorsque le volume d'eau s'écoulant par le Richelieu était très considérable, tandis que le Saint-Laurent était à son niveau ordinaire du printemps, la pente correspondant aux profondeurs sur les buses indiquées par les registres d'eau des éclusiers, n'était pas moins que 4·64 pieds, à partir de 157·38 pieds jusqu'à 162·02 pieds en dessous du plan de comparaison, ou à raison d'une moyenne de 0·1509 pied au mille.

Avant la construction des travaux de Saint-Ours, pour l'amélioration de la navigation, la rivière Richelieu fut nivelée de Chambly au village de Saint-Ours, en décembre 1840, par Arthur G. Robinson, écrivain, qui indique sur les profils qu'il a préparés, une pente de 4·62 pieds depuis la sortie du canal Chambly jusqu'à l'emplacement de l'écluse et du barrage à Saint-Ours.

Il semble que lorsqu'on a pris ces niveaux, la rivière était à une élévation correspondant à 11 pieds, plus ou moins, sur le busc d'aval de l'écluse d'entrée (n° 9) à Chambly, mais je ne trouve rien dans les registres qui indique la hauteur et les fluctuations du Saint-Laurent, à Sorel ; il n'y a pas d'explication non plus, que la surface nivelée ait été rapportée à aucun niveau particulier des eaux.

En l'absence d'aucune autre alternative, on a établi approximativement sur les profils, la surface de la rivière nivelée en 1840, en supposant que l'eau à Chambly, était à 11 pieds au-dessus du busc de l'écluse n° 9, ou à une élévation de 170.05 pieds, et vis-à-vis l'île de l'écluse à Saint-Ours, à une élévation de $170.05 + 4.62 = 174.67$ pieds en dessous du plan de comparaison. Du pied de cette île jusqu'à Sorel, on a alloué une chute de 0.9353 pied, ce qui donne pour la surface du Saint-Laurent, à Sorel, 175.6 pieds en dessous du plan de comparaison, correspondant à 23.52 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau actuelle de la Commission du Havre de Montréal.

Mr Robinson représente les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse, comme étant parallèles à la surface qu'il a nivelée, le premier étant à 9 pieds au-dessus et le dernier à 4 pieds au-dessous, ce qui évidemment n'est pas tout à fait correct : pour cette raison on a démontré sur les nouveaux profils, seulement la surface de l'eau dont la pente a été déterminée par le nivellement. Cette surface a une chute moyenne de 0.1489 pied par mille, depuis le pied du canal Chambly jusqu'au pied de l'île du barrage de Saint-Ours, la distance intermédiaire étant estimée à 31 milles d'après les plans cadastraux. Ne connaissant pas tous les faits relatifs à la chute et à la formation du lit de la rivière, sur tout le parcours entre Chambly et Sorel, ni la hauteur des eaux du Saint-Laurent à ce dernier endroit, non plus que l'état de la rivière Richelieu en haut de Chambly, en décembre 1840, il est inutile pour moi, par conséquent, d'entreprendre le calcul difficile et compliqué de la pente qu'avait la surface de la rivière antérieurement à la construction du barrage de Saint-Ours, alors que le volume d'eau déchargé par la rivière lorsque son cours était libre, ne différait pas de celui qu'elle décharge aujourd'hui par-dessus le barrage, au plus bas niveau normal décrit dans ce rapport ou dans toutes autres conditions.

Suivant le profil longitudinal du chenal du Richelieu par Mr Robinson, les eaux du Saint-Laurent devaient remonter dans la rivière Richelieu, même pendant le temps des basses eaux, jusqu'aux rapides de Chambly et jusqu'au terminus inférieur du canal.

Ce qui précède nous porte à conclure que la chute de la rivière, au niveau de l'eau basse en question était très probablement la même ou à peu près, que celle de la surface nivelée en 1840, et peut être un peu plus grande, à cause de la destruction plus grande alors, de force vive, par la friction, dans un chenal contenant 4 pieds moins d'eau refoulée.

À l'égard du niveau de l'eau haute extrême qui correspondait, quant au volume du débit dans l'unité de temps, avant la construction du barrage, à celui de 1835, si l'on prend en considération le fait que l'eau refoulée par le Saint-Laurent aurait monté alors dans le Richelieu, à une hauteur de près de $10\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du niveau de la crête du barrage—il y a peu ou point de doute que le niveau primitif de l'eau haute n'était guère plus bas que le niveau récemment établi, soit, au Bassin de Chambly : à peu près $\frac{1}{3}$ de la différence de 0.82 pied entre la hauteur du niveau normal de l'eau la plus basse postérieurement à la construction du barrage, et le niveau correspondant lorsque le cours du Richelieu n'était pas gêné par ce barrage, soit de 0.30 pied ou environ.

Les niveaux atteints par la rivière antérieurement à la construction du barrage et de l'écluse de Saint-Ours, pendant les périodes d'eau haute et d'eau basse, ont été indiqués approximativement sur les profils des sections nos 2 et 3, par des lignes pointillées, suivant les relevés récents, et sont représentés, j'ai raison de croire, d'une manière assez précise, pour faire apprécier l'effet qui a dû être produit par le barrage, etc., sur le niveau d'eau naturel du bief de la rivière entre Chambly et Saint-Ours.

Il appert d'après ce qui vient d'être expliqué, que le barrage a élevé le niveau naturel, approximativement comme suit :

1° A l'eau basse normale :

(a) Au Bassin de Chambly, de 174.30 pieds à 173.48 pieds = 0.82 pied.

(b) A Saint-Ours, en haut de l'écluse, de 179.30 pieds à 174.24 pieds = 5.06 pieds.

2° A l'eau haute extrême :

(a) Au Bassin de Chambly, de 160.30 pieds à 159.96 pieds = 0.34 pied.

(b) A Saint-Ours, en haut de l'écluse, de 162·70 pieds à 162·24 pieds = 0·46 pied.

Le devis de la construction du barrage de Saint-Ours, préparé en septembre 1846, prescrit que : " le sommet devra être élevé à 3 pieds au-dessus de l'eau basse." La crête du barrage qui se trouve aujourd'hui à une élévation de 174·03 pieds, près du centre, où apparemment il n'y a pas eu d'affaissement, est cependant à :

(a) $(174·67 + 4·0 = 178·67) - 174·03 = 4·64$ pieds plus haut que le niveau de l'eau basse indiqué par Mr Robinson.

(b) $(179·33 - 174·03) = 5·3$ pieds plus haut que le niveau de l'eau basse normale, à l'extrémité nord de l'écluse Saint-Ours, tel que je l'ai établi. (Voir page 185 de ce rapport.)

(c) $(180·16 - 174·03) = 6·13$ pieds plus haut que l'eau basse extrême, observée en octobre et novembre 1879, en bas de Saint-Ours.

Sur la partie de la rivière entre Saint-Jean et le Bassin de Chambly, d'une longueur de 12·55 milles, obstruée par des rapides que la navigation évite au moyen du canal Chambly, les chutes sont comme suit :

(a) Pendant l'eau basse qui correspond à une profondeur de 7·57 pieds ou 7' 7" sur le busc de l'écluse (n° 9) au pied du canal, et à une profondeur de 6·84 pieds ou 6' 10" sur le seuil supérieur de l'écluse de prise d'eau (n° 1) à Saint-Jean, la chute est depuis 100·38 jusqu'à 174·48 pieds au-dessous du plan de comparaison = 73·1 pieds, ou en moyenne de 5·83 pieds par mille.

(b) Au niveau de l'eau haute observé en 1885, correspondant à une profondeur de 12·56 pieds ou 12 pds $6\frac{3}{4}$ pcs sur le busc en amont à Saint-Jean, et à une profondeur de 21·09 pieds ou 21 pds 1 pce sur le busc de l'écluse n° 9, à Chambly, la rivière tombe de 94·66 à 159·96 pieds en dessous du plan de comparaison = 65·30 pieds.

(c) A l'eau haute extrême observée en 1869, la chute fut réduite à 64·00 pieds, n'étant que de 5·10 pieds par mille.

Cette portion obstruée du lit de la rivière peut être subdivisée en 3 parties relativement à la pente, comme suit :—

1° A l'extrémité sud : les rapides de Saint-Jean, qui ont une pente variant de 5·3 à l'eau haute extrême, à 6·0 pieds à l'eau basse ordinaire, sur un parcours de 1·15 mille, à partir de l'entrée supérieure du canal Chambly jusqu'à l'eau calme au pied du coursier de décharge de l'aqueduc de Saint-Jean, près du centre de la courbe que suit soudainement le canal vers l'ouest.

2° A l'extrémité nord : les rapides de Chambly, qui ont une descente totale de 63·50 pieds à l'eau basse et d'environ 56 pieds à l'eau haute extrême, sur un parcours de 4·8 milles, à partir du côté supérieur du déchargeoir, vis-à-vis le lot n° 334, appartenant aux héritiers Maguire, jusqu'à un point sur le bassin de Chambly, en bas du Fort Chambly.

3° L'espace intermédiaire, d'une longueur de 6·55 milles, où l'eau est comparativement calme, et où la pente est seulement de 3·58 pieds à l'eau basse, et d'environ 3·85 à l'eau haute extrême.

Le long des rapides de Saint-Jean, une partie du pouvoir de l'eau sert à faire marcher deux moulins à moudre et à fournir l'eau à la ville de Saint-Jean. Il y a des pêcheries de grande valeur établies près du pied de ces rapides ; quelques barrages à poisson qui ont été construits près de la tête des rapides, il y a environ 18 ans, ont été démolis ensuite, paraît-il, sur la recommandation de H. W. Austin, écrivain, autrefois inspecteur des pêcheries pour le district de Richelieu, qui fit rapport à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, le 3 juin 1869, que dans son opinion ces barrages causaient des dommages aux terrains en culture, en haut de Saint-Jean, par suite de l'eau qu'ils retenaient et de l'inondation prolongée qui en résultait sur les terres, jusque vers la fin du printemps.

Les pouvoirs d'eau abondants fournis par la rivière Richelieu, le long des rapides de Chambly, sont utilisés aussi, en partie, pour mouvoir les machines de moulins à moudre, etc., surtout au Canton de Chambly, où sont situés les moulins de M. Willet, comprenant des manufactures de lainages et de cotonnades, ainsi qu'un moulin à moudre et une fabrique de pelles.

Les élévations des buses ou heurtoirs des écluses du canal Chambly, en dessous du plan de comparaison, sont comme suit :—

	Buse en amont.	Buse en aval.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	
Ecluse n° 1	107.22	107.25	Ecluse de prise d'eau à Saint-Jean.
do 2	106.99	115.02	
do 3	122.96	123.10	
do 4	130.82	130.99	
do 5	129.15	139.19	
do 6	146.73	146.92	Ecluses accolées nos 7, 8, 9; 146.95 n'est qu'approximatif.
do 7	146.95	155.97	
do 8 .....	.....	165.38
do 9	181.05	Ecluse d'entrée du canal Chambly n° 9.

A partir du lac Champlain, en amont de Rouses-Point, jusqu'à la face nord du pont du chemin de fer de Saint-Jean, à l'extrémité supérieure de l'entrée du canal Chambly, distance de 24.84 milles, par eau, il y a une chute :

(a) Pendant l'eau basse ordinaire, depuis 100.00 jusqu'à 100.38 pieds, en dessous du plan de comparaison, = 0.38 pd., ou de 0.0153 pd. par mille.

(b) Pendant l'eau haute observée en 1885, depuis 92.97 jusqu'à 94.66 pieds en dessous du plan de comparaison, ou de 0.0678 pd. par mille.

(c) Pendant l'eau haute extrême en 1869, probablement d'autant que 2.0 pieds ou de 0.0805 pied par mille.

Depuis la route conduisant à l'église de Saint-Valentin, vis-à-vis le pied de l'île aux Noix, jusqu'au pont du chemin de fer à Saint-Jean, distance par la rivière de 11.785 milles, la pente à la surface est de 0.0148 pd par mille; la chute à l'eau la plus basse étant de 0.1746 pied. Pendant l'eau la plus haute en 1885, la chute fut près de 0.56 pied, ou de 0.0475 pied = un peu plus que $\frac{1}{2}$ pied par mille.

Mr H. W. Austin, dans son rapport, donne la pente de la partie de la rivière qui vient d'être décrite en dernier lieu, comme étant d'un pouce par mille, ce qui équivaut à près de 0.9 pied pour toute la distance; ce rapport n'explique pas comment cette pente a été établie, ni à quel état de la rivière correspond une telle pente.

Pendant la période des basses eaux sur le Richelieu, depuis Rouses Point jusqu'à la tête du canal Chambly, à Saint-Jean, distance totale de 22 $\frac{3}{4}$ milles en suivant la rivière, celle-ci peut être regardée comme un prolongement du lac Champlain, vers le nord, dans le Canada. Tout ouvrage de nature à interrompre ou à faire dévier le cours naturel de l'eau dans cette partie de la rivière, qui est quelquefois presque stagnante: soit construction de barrages permanents, temporaires, ou mobiles, nécessaires pour créer des pouvoirs d'eau convenables pour les manufactures: soit creusement du lit de la rivière pour diminuer les dommages causés par les inondations du printemps, sur les terres fertiles environnantes, pourrait produire des résultats désastreux et faire naître des difficultés internationales sérieuses, à moins qu'on ne prit en même temps les mesures nécessaires pour les prévenir.

A part des 109.94 milles de nivellement géodésique le long du Richelieu, depuis Rouses-Point, sur le lac Champlain, jusqu'à Sorel, à l'embouchure de la rivière, tel que décrit aux pages 143 à 145 de ce rapport, les opérations ont été continuées dans l'automne de 1884, le long du Saint-Laurent, depuis Sorel en allant vers l'ouest, sur une distance de 4 $\frac{1}{2}$ milles et ensuite en allant vers l'est jusqu'à la Baie, etc., sur une distance d'environ 29 milles, en suivant la route postale sur la plus grande partie du parcours. La distance totale nivelée jusqu'à présent est donc de 143 $\frac{1}{2}$ milles.

Les résultats des dernières opérations additionnelles, peuvent être calculés et vous être soumis en même temps que ceux de tels autres nivellements que l'on pour-

rait m'autoriser à exécuter en 1885-86, entre Sorel et Québec, ou lorsque les opérations de nivellement géodésique seront terminées jusqu'à Trois-Rivières, ou en tout autre temps.

En terminant, je dois signaler à votre attention les services efficaces que m'ont rendus Mr C. F. Chaloner, mon aide-niveleur, et Mr. H. J. Friel, premier porte-mire, tant sur le champ des opérations que dans le bureau, en accomplissant les devoirs de leurs charges respectives avec toute l'attention et l'exactitude requises et si essentielles, pour un nivellement de précision.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. STECKEL.

ANNEXE No 8.

ÉTAT DU MATÉRIEL DE DRAGAGE

DU

CANADA.

État du nombre de dragueurs, remorqueurs, chalans et bateaux de levage, appartenant au département, ainsi que du nombre d'hommes d'équipage employés, leurs gages moyens par mois, pour l'année 1884, le coût de construction, etc.

Province dans laquelle le bâtiment a été employé.	Nom du bâtiment.	Description du bâtiment.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Gages moyens par mois.	Coût de construction.	Observations.
				\$ cts.	\$ cts.	
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick.	St. Lawrence.	Dragueur à vapeur à godets.	15	495 97	116,389 48	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1874-76.
do	Canada.	do	11	370 85	42,778 44	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1871-73.
do	New Dominion.	Drag. à cuiller et 8 chalans.	11	238 76	30,826 51	do do acheté en '71-73
do	Cape Breton.	do	13	287 66	19,744 38	do do
do	George McKenzie.	do	11	271 47	15,000 00	do do
do	Prince-Edouard.	do	11	322 21	23,582 07	do do
Île du Prince-Edouard.						Transféré par le gour. local de l'île du P.-E., lors de l'entrée de cette province dans la confédération, moyennant \$22,000.
Québec	Queen of Canada.	do	8	223 49	15,000 00	Dragueur à cuiller, coque en bois.
do	Scows.	2 chalans.	2	198 02		2 chalans, capacité, 25 verges en superficite.
do	Nipissing.	Drag. à cuiller et 2 chalans.	8	260 60	15,501 57	Acheté en juillet 1880. Dragueur à cuiller en bois.
do	Dennis.	Remorqueur.	3	142 28	2,000 00	Acheté à la même époque que le <i>Nipissing</i>
do	Baillairgé.	Bateau de levage et chalan.	9	300 00	1,600 00	Construit en 1881-82 pour opérer dans les courants rapides. Se compose de 2 barges à fonds plats de 42 x 8 x 3 pds., en pointe aux deux bouts et placées à 7 pds d'intervalle, réunies au sommet par une plateforme en pièces de bois de 23 x 26, modèle Catamaran, supportant une charpente de 14 pds. de haut et munies de treuil, etc.
do	St. Louis.	Dragueur à cuiller.	8	145 00	6,535 83	Dragueur à cuiller, coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883.
Ontario	Challenge.	do et 2 chalans.	6	219 03	31,211 32	Reconstruit en 1884-85.
do	Trudeau.	Remorqueur.	3	117 73	6,847 05	Acheté en 1876.
do	Ontario.	Dragueur à cuiller et 2 chalans.	7	270 00	20,960 00	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1884.
do	Sir John.	Remorqueur.	3	125 00	12,000 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1881.
Manitoba	Winnipeg.	Dragueur à cuiller et 2 chalans.	6	320 00	26,011 49	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
do	Sir Hector.	Remorqueur.	4	215 00	15,775 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
Colombie-Britannique.	Jredger.	Drag. à godets et 6 chalans.	10	565 64	60,000 00	Construit par le gouvernement local en 1865 et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie.	Remorqueur.			6,280 00	Acheté en 1875.

do

do	Sir John.	Remorqueur.	3	125 00	12,000 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1881.
Manitoba	Winnipeg.	Dragueur à cuiller et 2 chalans.	6	320 00	26,011 49	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
do	Sir Hector.	Remorqueur.	4	215 00	15,775 00	Construit à Lockport, N.-Y., 1883-84.
Colombie-Britannique.	Jredger.	Drag. à godets et 6 chalans.	10	565 64	60,000 00	Construit par le gouvernement local en 1865 et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie.	Remorqueur.			6,280 00	Acheté en 1875.

ANNEXE No 9

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DE LA LEVÉE ET DES BASSINS
DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES,
ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

 ANNEXE No 9

 AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC—RIVIÈRE SAINT-CHARLES, ET
 BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,

QUÉBEC, 13 novembre 1885.

N° de renvoi, 63,174.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, contenue dans la lettre que vous m'écriviez le 17 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport de l'ingénieur en chef pour les travaux du port et du bassin de radoub, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET,

Secrétaire-écrivain.

A. GOBEL, écr,

Secrétaire du département des travaux publics.

 OTTAWA, 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'avancement des travaux exécutés par la commission du port de Québec, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

BASSIN LOUISE.

Les travaux ont assez avancé pendant l'exercice. Les grands et puissants dragueurs fournis par les entrepreneurs, ont été employés sans interruption durant la saison d'ouvrage à approfondir les bassins de flot, et à creuser à la profondeur voulue pour asseoir les fondations du mur transversal.

Quatre des caissons de fondation de ce mur ont été posés et remplis de béton.

Dans le cours de l'hiver, les énormes monceaux de sable laissés par les premiers entrepreneurs et déposés par les entrepreneurs actuels, ont été nivelés, et ainsi une étendue considérable de terrain marécageux se trouve en état d'être utilisée.

Une double ligne de rails a été posée sur la jetée, la reliant au chemin de fer de la Rive Nord. Quand la voie sera complètement achevée, on pourra se servir pleinement des amples facilités de quaiage qu'offre la jetée.

BASSIN DE RADOUB, LÉVIS.

Après de grandes difficultés, les fuites dans et sous les murs en aile et le batardeau ont été supprimées, et on a poussé aussi rapidement que possible l'exécution des travaux dans la partie principale ou le corps du bassin.

Le caisson a été construit dans le cours de l'année, et il est presque prêt à être mis en place.

On a commencé la construction du bâtiment aux machines, et les chaudières ont été posées.

On a fait la livraison des tins, et l'on s'est arrangé avec les entrepreneurs pour les mettre en place.

En somme, les travaux à faire sur les deux rives de la rivière ont été exécutés par les entrepreneurs de la manière la plus satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef des travaux du port de Québec.

A. H. VERRÉ, écr,

Secrétaire-trésorier de la commission du havre,

Québec.

ANNEXE No 10.

RAPPORT SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

 ANNEXE No 10.

 RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

N° de renvoi, 62,226.

 COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 octobre 1885.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans notre lettre du 19 juillet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie du rapport de votre ingénieur en chef sur l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

 H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

 A. GOBELL, écr,
 Secrétaire du département des travaux publics,
 Ottawa.

 COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
 BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, MONTRÉAL, 26 septembre 1885.

CHER MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire du département des travaux publics, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Le travail à faire est en termes généraux l'approfondissement du chenal des navires à 27½ pieds à l'eau basse, au lieu des 25 pieds de profondeur qu'il a maintenant. La largeur du chenal approfondi sera la même qu'à présent, savoir, 300 pieds dans les parties droites, avec élargissement d'environ 450 pieds dans les coudes et autres endroits où il faut plus d'espace.

Au commencement de l'exercice, on se mit à l'œuvre sur divers points entre le Cap-à-la-Roche et Montréal, avec la flotte de dragueurs et d'allèges appartenant aux commissaires du havre, et on continua les travaux pendant toute l'année, sauf pendant l'hiver, où ils dûrent nécessairement être suspendus.

Voici les principaux détails des travaux faits durant l'exercice, et le coût de ceux exécutés jusqu'à la clôture de la navigation en 1884 :

CAP CHARLES.

Le dragage fut commencé le 7 juillet et continué jusqu'au 11 octobre avec un dragueur, assisté, quand il en était besoin, d'une écrevisse. Quantité draguée :

24,818 verges cubes de schiste, mesurage de chalan, et 138 verges cubes de roches ; en tout, 24,951 verges cubes, coûtant 45 $\frac{3}{8}$ cents par verge.

POUILLIER RAYER.

Les travaux furent poursuivis avec un dragueur et une écrevisse depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation en 1884, et avec deux dragueurs et l'écrevisse depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à la fin de l'exercice en 1885 ; à cette époque, le chenal avait été pratiqué dans la plus grande partie de la batture.

Le dragage consiste en argile très dure, ressemblant au tuf, mêlée de roches de toutes les dimensions, d'une pesantour de 30 à 40 tonneaux. Quantité draguée : 42,840 verges cubes, coûtant 39 centins par verge. Roches extraites à l'aide d'écrevisses, 3,879 verges cubes, coûtant 83 centins par verge.

CAP-À-LA-ROCHE.

Les travaux se firent à l'aide d'un dragueur jusqu'à la fin de juillet, avec deux dragueurs depuis lors jusqu'au 9 novembre 1884, et aussi avec deux dragueurs depuis le milieu de mai jusqu'à la fin de l'exercice en 1885. La matière où l'on opère continue d'être du schiste, semblable à celui qu'on a rencontré dans les années précédentes, et elle est aisément extraite par les puissants dragueurs expressément adaptés à cet objet. Quantité draguée : 120,307 verges cubes, coûtant 46 $\frac{1}{2}$ centins par verge, mesurage de chalan.

LAC SAINT-PIERRE.

Le dragage s'est poursuivi à l'aide de deux dragueurs depuis le commencement de l'exercice jusqu'à la fin de septembre 1884, et depuis le milieu de mai jusqu'à la fin de l'exercice en 1885, période pendant laquelle 3 $\frac{7}{8}$ milles du chenal ont été creusés de l'ancienne profondeur de 25 pieds à la nouvelle profondeur de 27 $\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse, sur une largeur de 325 pieds. Quantité draguée : 412,109 verges cubes d'argile molle, coûtant 5 $\frac{1}{2}$ centins par verge cube.

NOUVEAU CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un ou deux dragueurs ont été employés pendant un court espace de temps l'automne dernier, puis en juin de cette année. Quantité enlevée : 96,615 verges cubes, coûtant 8 $\frac{3}{8}$ centins par verge.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Du 10 octobre au 1er décembre, l'automne dernier, le dragage s'est fait à l'aide d'un à trois dragueurs. Plusieurs points détachés, formant en tout une longueur de trois quarts de mille, et une largeur de 300 pieds, ont été creusés à 27 $\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse.

Quantité extraite : 3,945 verges cubes de roche, coûtant \$1.35 par verge, et 97,140 verges cubes d'argile et de cailloux, coûtant en moyenne 14 $\frac{3}{4}$ centins par verge.

LONGUEUIL.

Dans le chenal en face du village, on a pratiqué l'automne dernier sur un petit espace du dragage très difficile, consistant en roches de toutes les grosseurs, enfoncées dans de l'argile dure et du gravier. Quantité enlevée : 1,298 verges cubes, coûtant \$1.40 par verge.

MONTRÉAL.

Dans le chenal du port, surtout en face d'Hochelaga, sur la principale batture vis-à-vis de la jetée Victoria et du quai de l'île, il a été pratiqué une certaine somme de dragage, en partie par le matériel de la flotte du havre, et en partie par celui de la flotte du chenal. Quantité totale : 22,498 verges cubes, coûtant 54 $\frac{1}{2}$ centins par verge.

La quantité totale de dragage fait sur tous les points dans le chenal de navires pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885, a été de 807,522 verges cubes, contre 545,981 verges cubes l'année précédente.

Le matériel de dragage dont on s'est servi durant le dernier exercice se composait de six dragueurs à godets, de deux à quatre dragueurs à cuiller pendant un certain temps, de deux écrevisses, de sept remorqueurs à hélice, de quatre barges servant de dépôts de houille et d'ateliers de forge, de dix-huit chalans à clapets et de cinq maries-salopes. Des six dragueurs à godets deux sont pour travailler dans la terre, et ont des godets d'une capacité de 16 et de 27 pieds cubes; un est pour travailler dans la roche ou dans la terre et a des godets d'une capacité de 16 pieds cubes, un est pour travailler dans la roche et a des godets d'une capacité de 4 pieds cubes, et les deux autres sont pour travailler dans le roc, ayant des godets d'une capacité de 6½ pieds cubes.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

H. D. WHITNEY, écr, secrétaire,

Commission du port de Montréal.

ANNEXE No II

RAPPORT

SUR LES

Glissoirs et les Estacades du district du Saguenay,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No II

GLISSOIR, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° de renvoi, 62,416.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 15 octobre 1885.

MONSIEUR.—Je vous transmets ci-joint un rapport de M. Joseph Rosa, aide-ingénieur, sur le glissoir du Saguenay, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

A. GOBEIL, écr, secrétaire du département des travaux publics.

QUÉBEC, 23 septembre 1885.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'exercice 1884-85, il a été reconstruit 1,020 pieds additionnels de longueur du glissoir, et on a fait au reste des réparations provisoires.

Le barrage n° 6 a été reconstruit et monté à son niveau originaire. Il a été fait des réparations provisoires aux barrages 1, 2, 3, 4 et 5.

Quarante-un mille quatre cent vingt-sept pièces de bois ont passé par le glissoir pendant le dernier exercice.

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

JOSEPH ROSA, *surintendant.*

HENRY F. PERLEY, écr, ingénieur en chef, département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

R A P P O R T

SUR LES

Glissoires et Estacades du District de Saint-Maurice,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF,

ET

CHAS. LAJOIE, SURINTENDANT.

ANNEXE No 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

N^o de renvoi, 61,093.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus un rapport de M. C. Lajoie sur les travaux du Saint-Maurice dont il a la surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBELL,

Secrétaire du département des travaux publics.

TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 22 juillet 1885.

(Original.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, un rapport sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

La quantité de billots faits cette année sur le Saint-Maurice sera moins considérable que l'année précédente, et quoique l'eau se soit tenue bien haute jusqu'aujourd'hui, il en reste encore une bonne partie qui n'est pas entrée dans les estacades.

Le printemps a été, on pourrait dire désastreux, pour les travaux du Saint-Maurice. La débâcle a emporté trois gros piliers et beaucoup endommagé plusieurs autres, sans compter 1,200 pieds d'estacades, dont une petite partie seulement a pu être sauvée.

Les réparations à faire ont été estimées à environ \$14,000, mais auraient été d'au delà de \$20,000 si nous n'avions décidé de suspendre la reconstruction de deux des piliers disparus et d'essayer de s'en passer à l'avenir; l'essai a été très satisfaisant pour cette année.

Le montant octroyé pour l'entretien a été de \$14,000; celui dépensé, \$16,739.63 —étant un surplus de dépense de \$2,614.02 dépensés à la nouvelle station des Grandes Piles, et pour laquelle il n'y a pas eu d'octroi; déduisant cette somme de \$2,614.02 il ne reste que \$125 de surplus de dépense, et \$126 pour un voyage à l'Iroquois.

La somme votée pour réparations était de \$4,000, sur laquelle il a été dépensé \$3,654.34, laissant une balance de \$345.66 non dépensée. Malgré les dépenses extra causées par la débâcle, vous trouverez que nous nous sommes tenus dans les limites des deux octrois, à part les dépenses faites aux Grandes-Piles et auxquelles il n'avait pas été pourvu.

Les dépenses de réparations ont été faites aux diverses stations comme suit

ENTRÉE DU SAINT-AUBURNE.

2 piliers de 20 pieds \times 20, 15 de hauteur.

1 quai de 12 \times 14 pieds pour amarrage.

308 pieds de défense sur divers piliers.

Une maison de 36 \times 24 pieds pour servir de logement au gardien, et aussi un bureau pour les besoins de la station.

CAP AUX CORNEILLES.

Remplacé 8 poteaux sur différents piliers.

Refait pilier n° 5 depuis l'eau la plus basse.

Reparé les nos 13 et 19; une toise de pierre.

Refait le n° 23 depuis l'eau basse.

N° 20, 2 toises de pierre.

258 pieds de défense sur deux piliers.

Pour protection du terrain, 8 toises de pierre.

SHAWENEGAN.

Réparations à la glissoire.

Terminé la maison de la Chute.

Construit un quai d'amarrage.

Réparé la maison de la Baie et toutes les autres bâtisses de la station.

Elevé le quai de la station de 2 \times 120 pieds; refait 36 pieds de ce même quai à neuf—cette partie s'étant écroulée, et placé un garde-corps sur toute sa longueur—120 pieds.

Vous soumettant humblement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,

Surint. Trav. du St. Maurice.

M. H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No 13.

—
RAPPORT

SUR LES

Glissoires et les estacades du district de l'Outaouais,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

HENRY E. PERLEY, ingénieur en chef

ET

GEO. P. BROPHY, ingénieur surveillant.

ANNEXE No 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

N^o de renvoi, 61,091.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surveillant, sur les travaux dont il a le contrôle sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,

Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 31 juillet 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet des travaux dont j'ai la surveillance sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

La plus grande partie du bois de 1884 a atteint sa destination avant la fin de la dernière saison de navigation; quelques morceaux seulement de bois carré et de bois méplat, ainsi que des billots échoués dans les tributaires, sont restés en arrière jusqu'aux flottages de la saison actuelle. Dans le cours de l'automne et avant les gelées d'hiver, les fondations de glissoires, de digues et de piles qui avaient été détériorées et ébranlées par les opérations de la saison précédente ont été examinées et réparées.

Voici les travaux qui ont été faits :

Au Calumet, sur la rivière des Outaouais, certaines pièces de radier ont été renouvelées; des cabestans ont été réparés, et les fonds de glissoires rapiécés.

A la glissoire de la Montagne, la substruction ayant manqué vers la fin de l'exercice, les pièces de fondation et le plancher furent minutieusement examinés, et la plus grande partie possible de l'ouvrage fut faite à l'eau basse.

Aux Chats, des réparations ordinaires ont été faites, au besoin, pour tenir la glissoire en bon état. Matériaux principalement employés: bois, fer et pierre.

A la glissoire d'Ottawa ou du côté sud de la Chaudière, le plancher a été réparé et les estacades renforcées. Le principal dépôt où sont gardés les câbles, les chaînes et les outils a été agrandi et amélioré.

A la glissoire de Hull les pièces latérales et de fond ainsi que le plancher, qui étaient détériorés et usés, ont été renforcés, et des défauts ont été réparés.

Les abords du pont suspendu Union, entre les cités d'Ottawa et Hull, ont été arrondis et ont reçu une couche de gravois; la maison du péager et ses dépendances ont été réparées, et des portions des ouvrages en bois ont été repeinturées.

Au Sault-au-Recollet, les attaches des estacades ont été ajustées, et certaines réparations ont été faites à un chaland et à des appareils d'amarrage.

Sur la rivière Coulonge, on a rapiécé et renforcé la glissoire des Grandes Chutes pour la faire durer le reste de la saison.

Sur la rivière Pétéwawa, les piles latérales et le plancher de la glissoire à pièces détachées de la chute Croche ont été examinés ; les vieux matériaux ont été enlevés et remplacés par des neufs.

Sur la rivière Noire, les fondations et les pièces de fond de la glissoire ont été réparées, et l'on a inséré d'aplomb des bouts de madrier de bois franc, au pied de la chute, près de l'extrémité inférieure, afin d'opposer de la résistance à l'action des billots.

Rivière Madawaska, près de l'embouchure du cours d'eau certaines modifications et réparations ont été faites aux estacades et au pilier d'Arnprior, dans le but de les renfoncer et d'obtenir un alignement plus favorable au passage du bois carré et du bois méplat ainsi que des billots de la rivière Madawaska à l'estacade d'arrêt, dans l'Outaouais, au rapide Plat ; l'ancienne digue latérale a été barrée, étayée et recouverte de madriers neufs ; la glissoire à pièces détachées du rapide de la Chaîne a été étayée, rapiécée près des piliers d'entrée et renforcée ; certaines digues à éperon destinées à amasser l'eau sur les battures des biefs supérieurs ont été étanchées et recouvertes de madriers neufs, et l'on a mis les extrémités des digues à l'abri du feu, près du bord de la rivière.

Rivière Gatineau.—Les plates-formes des estacades aux ouvertures, près de l'embouchure et au creek de sortie, ont été réparées et améliorées ; les écorces et autres rebuts qui obstruaient le chenal ont été enlevés.

Après que le bois de 1884 fût passé, les travaux suivants, imputables à la reconstruction, ont été entrepris et exécutés :—

Rivière Coulonge.—On s'est procuré une quantité de bois en vue de refaire la superstructure ainsi que d'étancher et mettre de niveau les fondations en coffrage de la longue glissoire à pièces détachées aux Grandes Chutes, et l'on a augmenté pendant l'hiver les approvisionnements de bois nécessaires, afin de pouvoir procéder aux travaux de reconstruction lorsque les vieux matériaux auront été enlevés immédiatement après le passage des billots et du bois de la saison de 1885.

Rivière Pétéwawa.—On a profité de la saison des eaux les plus basses pour renouveler les fondations de certaines digues latérales ainsi que leurs revêtements en madriers sur les biefs supérieurs du cours d'eau, et aussi pour étancher et reconstruire en partie les travaux de tête des glissoires à pièces détachées au lac Traverse et à la Chute Croche, ainsi que pour mettre de niveau et renforcer les digues à éperon et les ouvertures d'empellement de la principale digue de réservoir au lac des Cèdres.

Rivière Madawaska.—Au rapide Plat les grandes digues en aile qui avaient été ravagées et ruinées par le feu ont été reconstruites, et l'on a procuré aux conducteurs de radeaux le moyen d'éviter les battures sur lesquelles leur bois, ou du moins une partie considérable de ce bois, s'échouait à certaines phases de l'eau, avant l'achèvement de ces améliorations.

Glissoire de la Grande Chute.—Le renouvellement et un meilleur alignement de la superstructure, ainsi qu'une modification des pentes, ont eu pour effet d'améliorer grandement le passage des billots et autres espèces de bois, et ont permis de réduire le nombre d'hommes nécessaire pour le service de la glissoire pendant la saison du flottage.

Les travaux imputables à la construction ont consisté dans le dragage—à travers un banc de sable dans la rivière des Outaouais, près du quai de Bristol—d'un chenal de 1,200 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 20 pieds et une profondeur d'un peu plus de 2, et dans la construction d'un pilier d'amarrage dans le rapide des Chats.

Dans le cours de l'hiver et du printemps d'autres réparations ont été faites, sur la rivière des Outaouais, aux glissoires de la Roche Capitaine, des Joachims, du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort, des Chats et de la Chaudière, ainsi qu'à l'estacade et aux piles des Chaux et à la maison de la station des Chats.

Rivière Pétawawa.—L'appareil de levage des aiguilles au barrage du rapide de Thompson a été réparé, et, sur le bief inférieur, la glissoire et les digues de Bois dur ainsi que le revêtement des digues et des glissoires aux 1ère, 2e, et 3e chutes ont été étanchés et réparés où il y avait des défauts.

Rivière Noire.—Le fond de la glissoire a été réparé et renforcé; les piles latérales ont été mises de niveau; les estacades ont été examinées et l'on en a corrigé les défauts en reliant les chaînes.

Rivière Coulonge.—Le plancher de la glissoire a été rapiécé et l'on a fait les réparations temporaires qui pouvaient rendre les ouvrages propres au passage des billots et du bois de la saison 1885, après quoi les travaux de reconstruction de la longue glissoire à la Grande Chute seront commencés.

Rivière Madawaska.—Les digues et la glissoire du rapide de Cham ont été grandement améliorées, ce qui a eu pour effet de faciliter considérablement le passage des billots et autres bois où auparavant des courants et des remous, près de chenaux compliqués, retardaient et compromettaient les opérations des conducteurs des radeaux à cette importante station. La principale estacade et les piles de soutènement à l'embouchure de la rivière près d'Arnprior, ont été considérablement renforcées et améliorées, et l'on a établi, de distance en distance, de nouvelles piles submergées et d'ancrage pour soulager et répartir l'effort de l'estacade.

Rivière Gatineau.—On a ajusté les chaînes d'amarrage et chaînons de liaison de la grande estacade conductrice, près de l'embouchure du cours d'eau, et l'on a aussi renforcé et affermi l'estacade conductrice d'amont en établissant une nouvelle pile d'ancrage; on a nivelé et revêtu le remplage en pierre de la pile de garde à l'entrée du canal conduisant au lac, pour le protéger contre la glace et les billots en dérive, lors de la débâcle, au printemps.

Les froides pluies du printemps ont grossi l'Outaouais et ses tributaires avant que l'action des rayons du soleil et une température plus douce n'eussent tant soit peu affaibli la glace, qui était devenue très épaisse sur les différents cours d'eau pendant un long hiver; il en est résulté que les glaces, en masses compactes, ont grandement endommagé les travaux placés sous ma surveillance, particulièrement Carillon où des longueurs—s'élevant en somme à environ 2,400 pieds—de lourdes estacades de six pièces ont été emportées et brisées au point de ne plus servir à rien, tandis que beaucoup de piles ont été ébouloées et que leurs superstructures ont été dérangées. L'entrée de la glissoire a aussi été endommagée et quelques-unes des pièces ont été brisées, en sorte que la glissoire n'a pu servir pendant la période qu'embrasse le présent rapport. Sur la rivière Coulonge les estacades conductrices et les piles à la tête de la longue glissoire ainsi que les estacades établies plus bas ont été brisées, mais des réparations ont été faites aussitôt que possible et les opérations ont été reprises. Le radier de la glissoire de la rivière des Prairies a aussi éprouvé des dommages qui ont été promptement réparés. A la tête du Sault au Récollet, dans le bras de l'Ottawa—en arrière de Montréal—connu sous le nom de rivière des Prairies, et immédiatement en amont du pont Vian, la glace en s'en allant a emporté la pile d'amont de l'estacade conductrice à cet endroit et enlevé les premiers rangs de pièces ainsi qu'une partie du remplissage en pierre de deux autres piles sur la même ligne; mais les réparations nécessaires ne pourront être exécutées comme il convient que lorsque l'eau sera plus basse.

A plusieurs autres stations les travaux ont été quelque peu endommagés par la glace et les crues du printemps, mais pas beaucoup, et dans ces cas les réparations ont été promptement faites. Après que l'eau eut atteint sa plus grande hauteur, à une période quelque peu plus avancée que de coutume dans la saison, les conducteurs de radeaux se sont trouvés dans des circonstances très favorables pour flotter le bois dans les creeks et les tributaires supérieurs, et j'ai le plaisir de dire que comparativement peu de bois est resté en chemin.

A peu d'exceptions près, les circonstances ont aussi favorisé les conducteurs de radeaux sur l'Outaouais, de sorte qu'en somme on peut dire que le flottage de 1885 a été couronné de succès jusqu'à la date du présent rapport. Dans les années passées des billots échappés en grand nombre des estacades et des flots de la Compagnie

d'Amélioration du haut de l'Outaouais ont occasionné beaucoup d'inconvénient et de dépense en dérivant dans les chenaux d'entrée des glissoires des Joachims, du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort et des Chats et en les obstruant, et ont passé francs de péage par ces travaux, qu'ils ont beaucoup détériorés, particulièrement aux Chats, le printemps dernier et cet été. Je recommanderais en conséquence que l'on prit des mesures pour établir un tarif raisonnable de péages pour les facilités que donne à la compagnie l'usage des travaux du gouvernement.

Le percepteur des péages de glissoire m'a fourni des renseignements sur le nombre de morceaux de bois et de billots passés par les glissoires et les travaux du gouvernement, sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. En voici l'état :

	Morceaux.
Pin blanc.....	53,029
Pin rouge.....	6,940
Bois d'estacade et de longueur.....	19,613
Cèdre.....	2,572
Traverses	405
Frêne.....	49
Orme.....	13
Epinette rouge.....	2,149
Tilleul.....	81
Bouleau.....	1
Epinette blanche.....	2
Espars.....	1
Bois blanc.....	5
3,925 traverses de chemin de fer, égales à 490 morceaux de bois méplat.....	490
	<hr/>
Nombre total de morceaux de bois.....	85,350
	<hr/>
Radeaux de rames.....	5
Morceaux de bois en grume.....	2,341,171
	<hr/> <hr/>

Vous soumettant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur surveillant, travaux de l'Outaouais.

M. H. F. PERLY, ingénieur en chef,

Département des travaux publics.

ANNEXE No 14.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et estacades du district de Newcastle

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

R. B. ROGERS, Ingénieur surveillant intérimaire.

 ANNEXE No 14.

 GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE NEWCASTLE.

N° de renvoi, 61,092.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus un rapport de M. R. B. Rogers, ingénieur surveillant intérimaire, sur les travaux placés sous son contrôle dans le district de la Trent et de Newcastle, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEL, secrétaire,

 Département des travaux publics.

TRAVAUX DU CANAL TRENT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

PETERBOROUGH, 23 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux placés temporairement sous ma surveillance, en rapport avec le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Les travaux dans le district placé sous ma surveillance sont de deux espèces, savoir, ceux construits pour améliorer la navigation, et ceux qui ont pour but de faciliter le flottage du bois. Ces derniers sont sous le contrôle du département et consistent, en digues, glissoires, estacades, etc. Les travaux sont situés dans le district s'étendant depuis la baie de Quinté jusqu'à Lindsay et la chute Fénélon, distance d'environ 165 milles.

A cause de l'immense contrée égouttée il y a danger, chaque printemps, que les travaux (dont une grande partie sont très vieux) soient endommagés par les crues. Le printemps dernier on a craint une très forte crue, mais un temps froid survenu dans le cours du printemps a modéré la violence de l'eau, qui s'est écoulée graduellement et n'a fait que la somme ordinaire de dommage aux travaux.

Je vais maintenant donner une brève description de chacun des ouvrages aux différentes stations, ainsi que des réparations exécutées pendant l'année dernière.

CHUTE FÉNELON.

L'estacade dans le chenal des bateaux à vapeur a été examinée et l'une des piles réparée.

Il y avait un crédit de voté pour la réparation des piles et des estacades de dérivation en amont des glissoires, mais à cause des nouveaux ouvrages que le département des chemins de fer et canaux fait actuellement construire à cet endroit, il pourra falloir changer la position des piles et des estacades; c'est pourquoi on ne les a pas réparé.

LINDSAY.

Il n'y a ici qu'un barrage incliné auquel il n'a pas été fait de réparations. La coque d'un vieux bateau à vapeur qui avait dérivé dans le chenal, près du quai, a été ôtée de là.

BOBCAYGEON.

Ici les ancrages consistent en deux digues, une glissoire, des piles et des estacades.

Les digues sont longues et très vieilles; elles sont en très mauvais état et perdent beaucoup d'eau. Ces digues contrôlent un bief important entre Bobcaygeon, Lindsay et la Chute Fénélon. Elles ont été soigneusement garnies de gravier l'automne dernier, ce qui a contribué dans une certaine mesure, à arrêter la perte d'eau. Plusieurs des moises de la digue qui avaient cédé ont été remplacées. Deux nouvelles piles et une solide estacade ont été placées à l'entrée du chenal Big Bob pour intercepter les billots en cas d'accident dans le lac. Une grosse flotte de billots s'est échappée le printemps dernier, avant que les piles ne fussent terminées, et a considérablement endommagé la digue. Cela n'arrivera plus à l'avenir.

BUCKHORN.

La glissoire qui avait 30 pieds a été réduite à 20, ce qui a pour effet d'économiser une grande quantité d'eau pendant le passage du bois.

Les piles de l'estacade de dérivation ont été réparées. La digue est en bon état, si ce n'est qu'elle perd un peu d'eau du côté sud. Une écluse neuve et un canal ont été terminés ici, sous la direction du département des chemins de fer et canaux.

BURLEIGH.

Une glissoire, une digue, des estacades et des piles ont été construites ici il y a plusieurs années par un comité nommé par le commerce de bois.

Dans ces dernières années il n'a été fait que de légères réparations à ces ouvrages, en sorte qu'ils sont actuellement très délabrés et que les marchands de bois s'en plaignent beaucoup. Je n'ai aucun doute que ces derniers se soumettraient volontiers à un tarif de péages si l'on entretenait ces travaux. Le département des chemins de fer et canaux est à construire des écluses ici.

POINTE DE YOUNG.

Le département des chemins de fer et canaux vient de terminer ici une nouvelle digue pour retenir l'eau du lac Clair et du lac aux Roches. Il faudra deux nouvelles piles et estacades de dérivation pour les glissoires à bois d'équarrissage. Le chenal devant servir au passage du bois entre l'île et la rive Dummer a été débarrassé de ses roches, en sorte que le flottage y sera facile.

LAC KATCHEWANNOE.

On a construit ici sept piles destinées à maintenir une estacade devant séparer le chenal de navigation de celui du flottage, en sorte qu'il y aura deux chenaux—l'un pour les bateaux et l'autre pour le bois—depuis la Pointe de Young jusqu'à l'île de Moodie, dans le lac Katchewanoe. L'estacade sera mise en position dès qu'on aura pu s'en procurer le bois. On a coupé, sur une distance d'environ 100 pieds x 80 de largeur, et 3 de profondeur, à travers l'extrémité supérieure de la Pointe d'Hen-

erson, un chenal destiné à laisser passer le bois derrière la pointe, au lieu de suivre le détroit.

LAKEFIELD.

Le département des chemins de fer et canaux a construit ici une nouvelle digue pour maintenir l'eau à une hauteur navigable dans le lac Katchewanoo. Il faudra établir de nouvelles estacades conductrices pour les glissoires à bois.

PETERBORO'.

Une somme considérable a été votée il y a environ deux ans pour enlever la sciure de bois de manière à rendre la rivière navigable. La rivière s'en remplit de nouveau rapidement, et il est même actuellement impossible aux plus gros bateaux d'approcher du quai à cause de cela.

PETIT LAC.

Il y a ici des piles et une estacade d'arrêt de trois pièces. Comme la rivière, le lac se remplit rapidement de rebuts de scierie. La sciure de bois est une source continuelle d'incommodité aux écluses, à l'extrémité inférieure de ce lac; elle s'entasse contre les portes, qui ne peuvent être ouvertes qu'avec la plus grande difficulté.

RAPIDES DE WHITLAW.

Des réparations ont été faites aux estacades conductrices ainsi qu'à l'extrémité du barrage à éperon.

RIVIÈRE OTONABI.

On a beaucoup amélioré le chenal de la batture, connu sous le nom de *Yankee Bonnet*, en le débarrassant de quelques roches. A Dangerfield, un peu plus bas, il y a une batture composée d'un dépôt de sable qui ne peut être enlevé qu'au moyen d'un dragueur. Le lac au Riz reçoit les eaux de la rivière par trois bouches. La bouche de l'est, qui est le chenal le plus droit et de beaucoup le plus court, a été complètement obstruée par la sciure.

KEENE.

Il se fait un commerce considérable à ce port, auquel on arrive par un chenal très sinueux de la rivière des Sauvages. Ce chenal, qui passe à travers un sol marécageux, pourrait être amélioré à peu de frais. Les habitants de la localité ont, je crois, envoyé au département une pétition demandant que cela soit fait.

HASTINGS.

On a construit une nouvelle charpente d'appui et réparé la tête de glissoire. La digue perd beaucoup d'eau; il faudra la calfater l'automne prochain. Les empellements des vieux biez, du côté sud de la rivière, perdent beaucoup d'eau, et il faudra prendre quelque mesure pour arrêter ces fuites afin de maintenir l'eau à une hauteur navigable.

CHUTE DE HEELEY.

Cette digue s'est rompue au printemps de 1884, et l'on a employé, pour la réparer, une partie du crédit voté pour les travaux de la chute Fénélon. On a posé une nouvelle chape sur environ 100 pieds de la digue, ajouté de nouvelles moises et revêtu la digue entière en neuf.

CHUTE DU MILIEU.

En passant dans la glissoire le bois avait détaché une partie du radier, à l'extrémité inférieure; ce dommage a été réparé. Il existe ici une batture de roche qui est

une grande source d'incommodité pour les marchands de bois. On est à établir, à la brèche faite dans l'ancien coffrage, une estacade de dérivation, faite de trois pièces de bois et boulonnée au fond, qui empêchera les billots de s'amasser.

ESTACADE DE PERCY.

La crue de l'année dernière a emporté, sur la rive ouest, une pile que l'on a remplacée. Du côté est, une pile a été emportée par la glace le printemps dernier. Les anciennes piles étaient trop petites pour la grande profondeur d'eau.

CHISHOLM.

La vanne de décharge, sur le côté sud, a été faite de manière à laisser passer le bois. Il ne sera plus nécessaire que le bois passe le long de tout le devant de la digue, comme autrefois. Ceci ménagera la digue, vu que le bois passait continuellement sous l'estacade de dérivation et par-dessus le barrage. La glissoire et les empellements sont très délabrés, et il faudrait les reconstruire presque en entier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingenieur surveillant intérimaire.

M. H. F. PERLEY, ingénieur en chef,
Département des Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 15

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

ANNEXE No 15

[N° de renvoi, 63, 141.]

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différents glissoires et estacades.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaire.	Observations.
<i>District de Saguenay.</i>					
Arthur Boulanger.....	Surveillant.....	Saguenay.....	19 mai 1881.....	\$ cts.	
Cadixte Forin.....	Surveillant adjoint.....	do.....	13 do 1881.....	475 00 par année.....	Employé toute l'année.
Frs. Trépanier.....	Charpentier.....	do.....	.....	30 00 par mois.....	1 50 par jour.....
<i>District de Saint-Maurice.</i>					
Charles LaJoie.....	Surveillant.....	Trois-Rivières.....	7 oct. 1878.....	1,200 00 par année.....	
J. B. Normand.....	Prép. des estacades.....	Emb. du St-Maurice.....	12 avril 1858.....	3 00 par jour.....	
L. E. Gervais.....	Payeur.....	Trois-Rivières.....	2 sept. 1881.....	50 00 par mois.....	
Cyrac Lyburner.....	Contremaître.....	Emb. du St-Maurice.....	25 avril 1881.....	665 00 par année.....	
Jos. Pagé.....	Gardien d'estacades.....	Cap aux Cornelles.....	10 déc. 1878.....	452 50 do.....	
Arthur Rousseau.....	Préposé adj. des gliss.....	St-Augustin.....	12 avril 1858.....	3 00 par jour.....	
Charles Langlois.....	Contremaître.....	do.....	13 janv. 1880.....	444 00 par année.....	
Théophile Larue.....	Gardien d'estacades.....	Grand-Mère.....	15 mars 1872.....	2 00 par jour.....	
<i>District de Richelieu.</i>					
Azarie Bienvenue.....	Prép. des estacades.....	Station de Belœil.....	1er juin 1882.....	100 00 par année.....	
<i>District d'Ottawa.</i>					
G. P. Boothby.....	Surveillant.....	Ottawa.....	6 juillet 1873.....	2,200 00 par année.....	
D. Scott.....	Comptable.....	do.....	1er oct 1864.....	500 00 do.....	
W. Kane.....	Message.....	do.....	1er oct 1864.....	1 25 par jour.....	
Moses Aubrey.....	Maître-charpentier.....	do.....	.....	2 00 do.....	Employé depuis 20 ou 25 ans.
R. McPhaden.....	Préposé adj. des gliss.....	Carillon.....	1er juil. 1860.....	1 25 do.....	Activement employé environ 7 mois.

D. Noonan.....	Gardien d'estacade.....	Gatineau.....	21 mars 1878.....	500 00 par année.....	Activement employé environ 7 mois. Surveillance les réparations en hiver.
W. J. Macdonald.....	Aide-gard. de gliss.....	Gaudière.....	25 avril 1876.....	635 00 do.....	
J. McDonell.....	do.....	Hall.....	1er mars 1877.....	1 25 par jour.....	Employé environ 6 mois. Surveillance les réparations en hiver.
D. McFarlane.....	do.....	Chats.....	27 do 1860.....	480 00 par année.....	Surveille les réparations en hiver.
J. John Harvey.....	Gardien de glissoire.....	Arnprior.....	12 juillet 1882.....	2 50 par jour.....	
James Brown.....	Contremaître.....	do.....	.....	39 00 par mois.....	
Alex. Thompson.....	Aide contre-maître.....	do.....	.....	32 50 do.....	
Jos. McCrea.....	Gardien d'estacade.....	Springtown.....	15 mai 1880.....	200 00 par année.....	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
James Barry.....	Aide-gard. de gliss.....	High Falls, Madawaska.....	29 mars 1854.....	480 00 do.....	Employé 4 ou 5 mois durant la navigation. Surveillance les réparations en hiver.
Duncan McLaren.....	do.....	Portage du Fort.....	7 sept. 1881.....	300 00 do.....	Employé environ 4 mois.
J. G. Poupore.....	do.....	Rivière Noire.....	15 oct. 1880.....	480 00 do.....	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveillance les réparations en hiver.
James Rowan.....	do.....	Pétéwawa, (en bas).....	18 avril 1868.....	480 00 do.....	Activement employé environ 4 mois au passage du bois. Surveillance les réparations en hiver.
Wm. Thompson.....	do.....	Montagne.....	10 oct. 1879.....	1 00 par jour.....	Activement employé environ 6 mois durant la saison de navigation. Surveillance les réparations en hiver.
D. Carmichael.....	do.....	Calumet.....	— août 1848.....	40 00 par mois.....	Activement employé environ 6 ou 7 mois durant la saison de navigation. Surveillance les réparations en hiver.
A. Proudfoot.....	do.....	Coulange.....	1er avril 1865.....	1 00 par jour.....	Activement employé 4 mois. Surveillance les réparations en hiver.
Hugh Gorley.....	do.....	Chute Croche.....	.....1870.....	300 00 par année.....	Employé 3 ou 4 mois tous les ans.
A. McDougall.....	do.....	Jochims.....	6 nov. 1871.....	300 00 par année.....	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveillance les réparations en hiver.
Jos. Dufault.....	Gardien d'estacade.....	Dumoine.....	24 avril 1882.....	1 50 par jour.....	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant.....	Aide-gard. de gliss.....	do.....	12 do 1872.....	300 00 par année.....	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen.....	do.....	Rocher Capitaine.....	1er mai 1874.....	480 00 do.....	do do
F. Bélanger.....	Gardien d'estacade.....	Sault aux Recollets.....	23 avril 1879.....	1 00 par jour.....	Employé environ 7 mois tous les ans.
J. Soulière.....	Aide-gard. de gliss.....	Gaudière.....	.....1858.....	1 80 do.....	Payé pendant la saison de navig. seulement, environ 7 mois. Surveillance les répar. en hiver.
A. H. Johnson.....	Gardien d'estacade.....	Cheneaux.....	.....1865.....	2 00 do.....	do do
<i>Travaux du district de Newcastle.</i>					
T. D. Belcher.....	Contrôleur.....	Peterboro'.....	10 juillet 1873.....	1,000 00 par année.....	
G. H. Giroux.....	Comm. du b du cont.....	do.....	1er do 1882.....	500 00 do.....	
Robert Armstrong.....	Gardien de glissoire.....	Rep. de Chisholm.....	1er do 1883.....	200 00 do.....	
John Ingram.....	do.....	Chutes Fénelon.....	1er do 1883.....	200 00 do.....	
H. Deacon.....	do.....	Chutes Heely.....	1er do 1878.....	200 00 do.....	
W. H. Hall.....	do.....	Backhorn.....	1er mai 1879.....	200 00 do.....	

ANNEXE N^o 15.—Etat indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades—Fin.

Nom.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
<i>Travaux du district de Newcastle</i> —Fin. Nelson Simmons	Gardien de glissoire.	Chutes du Milieu.	1er juillet 1884	\$ cts. 200 00 par année.	

* *Travaux du Saguenay*.—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.

† *Travaux du Saint-Maurice*.—Tous les ans, pendant la saison du bois, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois à raison de 80 centins ou \$1.00 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades ; aussi, un commis et un contre-maître à \$1.00 par jour, deux gardes de nuit et un gardien de barrière.

‡ *Travaux de la rivière des Outaouais*.—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, un contre-maître de glissoire \$1.50 et un aide contre-maître à \$1.25 par jour ; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de \$1.00 à \$1.40 par jour d'ouvrage.†

ANNEXE No 16.

—
RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DANS LA

Colombie-Britannique,

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1885,

PAR

L'honorable J. W. TRUTCH, C.M.G., agent local.

ANNEXE No 16.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX PUBLICS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° de renvoi, 61,085.

VICTORIA, C.-B., 28 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant au sujet des travaux publics de cette province exécutés sous mon contrôle au cours de l'exercice clos le 30 juin dernier. Ce rapport est accompagné d'un état tabulaire.

DRAGAGE ET RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS.

Durant le dernier exercice, des opérations de dragage ont été faites dans la Baie de James, port de Victoria, jusqu'au 15 juin, sauf pendant 54 jours, aux mois de juillet et d'août 1884, alors que le dragueur fut employé à préparer un mouillage le long du quai extérieur de MM. Welch, Rithet et Cie, port de Victoria. Ces travaux, spécialement demandés par ces messieurs, avaient été autorisés par une lettre portant le n° 23,803, que le département m'a adressée le 6 mars 1884.

Je vous transmets un état tabulaire qui donne la quantité des travaux exécutés pendant le dernier exercice, ainsi que le prix du dragage et du déplacement des matières par verge cube. Le résultat de ces travaux a été la formation, dans cette partie du port de Victoria, d'un mouillage d'environ 300,000 pieds carrés d'étendue, ayant, d'un bout à l'autre, une profondeur d'au moins 17 pieds à eau basse.

Comme je viens de le dire, les opérations de cette année furent suspendues le 15 juin, afin de faire subir au dragueur et à ses accessoires des réparations générales pour les opérations du présent exercice. Ces opérations auront pour but de creuser la partie supérieure du port de Victoria, car le dragueur a terminé tout ce qu'il avait à faire dans l'endroit du port où il a travaillé l'année dernière. Les réparations faites au dragueur durant le dernier exercice ont coûté \$2,400.29, ce qui laisse une balance de \$599.71 du crédit destiné à cet objet. Cependant, cette balance va être affectée à du nouveau matériel, tel que augets, chaînes à augets, liens, etc., dont la commande a été faite avant le 30 juin, qui sont en cours de confection et seront livrés durant le présent mois.

BATEAU EXCAVATEUR.

Du 1er juillet au 1er décembre 1884, ce bateau a été employé à l'extraction de chicots sur les rivières Fraser et Nicomekle, et à replacer les bouées à l'entrée de la rivière Fraser. Ce dernier service a été fait à la demande et aux frais du ministère de la marine et des pêcheries, sous la direction immédiate de son agent local; après quoi, le crédit étant à peu près épuisé, le bateau fut mis en rade et son équipage congédié.

M'autorisant de la lettre n° 13,190 que le département m'a adressée le 13 mars dernier, j'ai fait faire au bateau certains changements, ajoutés et réparations nécessaires, et il est maintenant en excellent état de service.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Selon des instructions reçues par l'intermédiaire de l'architecte en chef, M. Gamble a préparé les plans et devis de 32 nouvelles cellules. Des soumissions furent demandées; celle de M. Charles Hayward, étant la plus basse, fut acceptée, et contrat fut passé avec lui pour la construction de ces cellules et pour l'exécution d'autres travaux autorisés par un télégramme de l'architecte en chef en date du 13 octobre der-

nier,—le tout pour la somme de \$17,498. M. Hayward s'est acquitté de son contrat d'une manière satisfaisante.

M. Hayward a fait à cet édifice quelques travaux supplémentaires, y compris une nouvelle couverture en feutre et en gravier sur le logement du préfet, deux nouvelles cheminées et un service d'eau provisoire, ainsi que diverses réparations nécessaires. Le coût de ces travaux, joint au salaire de M. Hay, le contrôleur, a porté à \$22,361.54 la dépense totale faite pour cet édifice pendant le dernier exercice.

BUREAU DE POSTE DE NANAIMO.

M. George H. Frost a terminé d'une manière satisfaisante le contrat qu'il avait pour l'intérieur des différents bureaux, ainsi que pour les bâtiments et les clôtures. On a fait l'acquisition d'ameublements, poêles, coffres-forts, etc., et on a tenu les bureaux prêts à être occupés, selon l'ordre qui m'en a été donné par un télégramme en date du 28 mai 1884.

La dépense totale faite pour cet édifice et son ameublement pendant le dernier exercice, s'est élevée à \$3,066.54.

QUARANTAINE.

Selon des instructions à moi transmises par un télégramme de l'architecte en chef à la date du 8 août 1884, contrat a été passé pour la construction de cet édifice à Albert Head, Ile Vancouver, moyennant la somme de \$7,973, et le contrat a été bien exécuté d'après les plans et devis. Il reste, cependant, plusieurs choses à faire avant que l'édifice puisse être occupé : bâtiments, réservoirs ou citernes, clôtures, etc. Je vous ai fait rapport à ce sujet dans mes lettres du 20 décembre 1884 et du 14 février 1885.

RÉPARATIONS, AMEUBLEMENT, CHAUFFAGE, ÉCLAIRAGE, ETC., DES ÉDIFICES PUBLICS.

Diverses réparations et modifications ont été effectuées aux édifices de la douane et de la poste à Victoria et à New-Westminster ; le combustible a été fourni aux différents départements et le gaz au bureau de poste de Victoria, d'après des instructions spéciales qui m'ont été communiquées par lettres de l'architecte en chef. Les déboursés occasionnés par ces travaux et ces services se sont élevés à \$2,966.96.

CANON DU LIARD, RIVIÈRE FRASER.

Selon l'ordre qui en avait été transmis par un télégramme de l'ingénieur en chef à la date du 2^e septembre 1884, M. F. T. Sinclair a continué d'enlever certaines roches qui faisaient obstacle à la navigation en cet endroit ; de plus il a exécuté certains travaux additionnels couverts par son contrat et dont je vous ai parlé dans ma lettre du 15 décembre dernier. Tous ces travaux, pour lesquels un crédit de \$5,000 avait été voté, ainsi que m'en a informé une lettre de l'ingénieur en chef, n^o 10,344, du mois de mai 1884, ont coûté \$4,779.74.

RIVIÈRES COWICHAN ET COMOX.

Les travaux d'amélioration de la rivière Cowichan ont été continués sous le contrôle de M. W. C. Duncan, et ils ont coûté \$407.74, tandis que la somme de \$300.30 a été affectée à l'enlèvement du bois de dérive de la rivière Comox, sous le contrôle de M. Graves :—soit une dépense de \$708.04 en travaux exécutés sur ces deux rivières et pour lesquels un crédit de \$650.00 avait été voté. Cet excédant de dépense est le résultat d'une méprise de M. Duncan au sujet de la somme qui devait être affectée à la rivière Cowichan.

RIVIÈRE SERPENTINE.

Relativement aux améliorations qu'il est question de faire à cette rivière, je vous ai fait un rapport complet dans ma lettre du 30 octobre dernier. Jusqu'ici il n'a été déboursé que \$45.40 pour les travaux.

RIVIÈRE NIOOMEKLE.

L'enlèvement des chicots et du bois de dérive de cette rivière, dans le but d'améliorer sa navigation, a été commencé vers le 1^{er} juin dernier et il continue encore ; le bateau excavateur est mis à contribution pendant quelques jours.

L'amélioration de cette rivière sera d'un grand avantage pour les colons de l'endroit, car elle facilitera le transport au marché du produit des terres situées sur le bord de la rivière et qui sont en grande partie des terres fédérales.

CANAL PROJETÉ, RIVIÈRE FRASER ET BAIE DE LA VASE.

Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par la lettre de l'ingénieur en chef, portant le n^o 11,213 et la date du 4 avril dernier, j'ai donné ordre à M. Gamble de faire une levée hydrographique de la route d'un canal qu'il est question d'établir entre la rivière Fraser et la Baie de la Vase.

Un plan et profil, ainsi qu'un rapport et une estimation du prix de revient vous ont été transmis avec ma lettre du 30 octobre 1884.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Je vous envoie, sous une autre enveloppe, un rapport de M. Bennett, ingénieur dirigeant, sur les travaux exécutés pendant le dernier exercice.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.

Je vous transmets aujourd'hui le rapport annuel de M. le contrôleur Wilson sur ce service, ainsi qu'une lettre de M. Gisborne qui doit vous être remise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH,

Agent du gouvernement.

Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

COLOMBIE BRITANNIQUE—DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX publics exécutés dans la province de la Colombie-Britannique pendant l'exercice 1884-85.

Désignation des travaux.	District ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses encourues ou obligations contractées depuis le 30 juin 1884, jusqu'au 30 juin 1885.	Lettres et télégrammes de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
			\$ cts.	\$ cts.	
1. Dragage, port de Victoria.....	Ile Vancouver.....	Lettre 10,344, mai 1884....	13,600 00	12,004 05	Lettres 30 octobre 1884, 26 mai 1885. Télégramme 6 mai 1885.
1a. Réparations au dragueur.....	do	do	3,000 00	2,400 29	Télégramme 6 juin 1885.
1b. Dragage général.....	do	do	4,000 00	.....	Lettres 24 juillet, 29 novembre 1884, 10 fév., 21 mai 1885. Télégrammes 20 août, 23 sept. 1884, 13 mai 1885.
Répar. au bateau excarateur.....	do	do 13, 190, 13 mars '85.	2,500 00	5,760 26	Lettres 11 décembre 1884, 13 avril 1885.
2. Pénitencier de la Col.-Britann.	New-Westminster.	Tel. 18 juillet 1884.....	1,000 00	22,361 24	Télégrammes 14 juillet, 11 août, 21 août, 23 août, 15 sept., 18 sept., 24 oct., 30 oct., 11 nov., 17 nov., 21 nov. 1884.
3. Bureau de poste de Nanaimo.....	Ile Vancouver.....	do 28 mai 1884.....	3,000 00	3,066 54	Télégrammes 5 juillet, 27 août 1884.
4. Quarantaine.....	do	do 8 août 1884.....	7,973 00	8,103 50	Lettres 20 déc. 1884, 14 fév. 1886. Télégrammes 12 juillet, 4 août, 7 août, 27 août, 17 oct., 8 déc., 17 déc., 20 déc., 1884.
5. Réparations de l'aménagement, chauffage et éclairage, etc., des édifices publics.....	.....	Lettre 25,691, 29 mai '84 19 sept.'84 do 46,286, 10 mai '84	667 00 505 06 1,000 00	..... ..... 2,966 96	Lettres 6 juin, 11 juin, 21 oct. 1884, 28 juin 1885.
<i>Havres et rivières.</i>					
6. Canon du Liard.....	District de Caribou	do 10,344, mai 1884	5,000 00	4,779 74	Lettre 15 déc. 1884. Télégramme 25 sept. 1884.
7. Rivières Cowichan et Comox.....	Ile Vancouver.....	do do	660 00	708 04	Télégramme 22 août. 1884.
8. Rivières Serpentine et Nicomekle.....	District de New-Westminster.....	do do	1,000 00	45 50	Lettre 30 oct. 1884. Télégramme 6 juin, 1885.
Réparations générales et améliorations, havres et rivières.					
9. Rivière Nimpkish.....	Ile Vancouver.....	Lettre 9, 930, 28 mars '84	1,000 00	933 63	

10. Levée dydrog. et explor. canal de la riv. Fraser et de la Baie de la Vase.....	Dist. de New-West	Tel., 3 août 1884. Lettre 11, 213, 4 août 1884	600 00	573 70 38,995 95	Lettres 21 juillet, 30 oct. 1884.
11. Télégraphe, entretien.....	.....	Tel., 28 juillet, 18 oct. 1884.....	.....	3,266 19 5,762 64	Lettres 22 juillet, 15 sept., 4 nov., 8 déc., 10 déc., 12th déc. 1884, 16 fév., 16 avril, 6 mai, 6 mai, 14 mai, 19 mai, 19 mai, 22 mai, 16 juin 1885. Télégrammes 3 juillet, 18 juillet, 31 août, 3 sept., 4 sept., 15 sept. 1884; 15 avril, 15 avril, 18 avril, 1er mai, 1er mai, 2 mai, 4 mai, 6 mai, 6 mai, 15 juin, 17 juin, 1885.
12. Bassin de radoub d'Esquimaht..	Ile Vancouver.....	Autorisation générale.....	3,600 00	.....

JOSEPH W. TRUTCH,
Agent du gouvernement fédéral.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—AMELIORATIONS DU PORT DE VICTORIA

ETAT TABULAIRE de l'ouvrage fait par le dragueur dans le port de Victoria, C. B., du 1er juillet 1884 au 30 juin 1885.

Mois.	No de l'	Matière draguée	Matières draguées	Total, verges cubes.	Coût.	Coût par verge cube.	Jours ouvrables.	Jours de dragage.	Jours de tempêtes.	Jours de réparat'.	Vent.	Observations.
1884.					\$ cts.	cts.						
Juillet.....	97	Sable.....	3,060	.....	.....	.....	26	18	2	6	S.O.	Dragage au quai extérieur, port de Victoria, pour Welch, Rithet et Cie.
Août.....	107	do.....	3,220	6,280	2,057 78	0-3275	26	20	1	5	S.O.	
Septembre...	266	Vase.....	8,960	.....	.....	.....	26	21	3	2	Vari'ble	Conduit dans la baie de James, port de Victoria.
Octobre.....	200	do.....	7,000	.....	.....	.....	27	17	.....	10	S.O.	
Novembre...	278	do.....	9,830	.....	.....	.....	26	22	.....	3	N.	
Décembre...	160	do.....	5,600	.....	.....	.....	26	15	8	3	N.	Temps extrêmement rigoureux, neige et gelée.
1885.												
Janvier.....	198	do.....	6,830	.....	.....	.....	27	17	1	9	N.	Chaudière de <i>Georgie</i> visitée par l'inspecteur et certaines réparations exécutées par son aide.
Février.....	224	Vase et argile..	7,840	.....	.....	.....	24	18	5	1	S.O.	
Mars.....	326	do.....	11,070	.....	.....	.....	26	24	.....	2	S.O.	
Avril.....	252	do.....	8,610	.....	.....	.....	25	19	2	4	S.O.	
Mai.....	246	do.....	8,610	.....	.....	.....	25	18	5	2	S.O.	
Juin.....	46	do.....	1,610	75,960	9,946 27	0-1309	26	4	6	16	S.O.	Première partie du mois très venteuse; la pompe alimentaire du <i>Georgie</i> se brise; le bateau est mis en cale pour réparations générales.
Totaux....	2,390	.....	.....	82,240	12,004 05	0-1459	309	213	33	63		

Coût, y compris \$2,400.24 pour réparations = \$14,404.34 = 0-175 cts. par verge cube.

F. C. GAMBLE,
Aide ingénieur.

VICTORIA, C.B., 20 juillet 1885.

ANNEXE No 17.

LISTE

DES

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT

DANS LES PROVINCES

D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.
PROVINCE DE QUÉBEC.

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur		Hauteur & l'ex- tremité	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commen- cement des tra- vaux.	Observations.
			Pieds.	Pieds.		Longueur.	Pieds.	Minime.	Gran- dissime.		
Étang du Nord, Isles de la Madeleine.	Gaspé.....	450	23	22				12	15	1881	
Ile aux Goélands,	do.....										
Iles de la Madeleine	do.....	500	25		313	28		12		1881	Ouvrage commencé en 1884.
New-Charlé.	Bonaventure.....				50	25				1881	Ouvrage terminé. La municipalité a fourni \$4,500 pour son exécution.
Newport.....	do.....										
Carleton.....	do.....	225	20	17		20		4½	12½	1881	Jetée terminée. La municipalité a ajouté \$2,500 au crédit voté par le parlement pour cet ou- vrage.
Matane.....	Rimouski.....	580	30	20				1½	15½	1878	En 1883, il a été fait 100 pieds de pilotage sur le côté est du chenal.
Rivière Blanche.....	do.....	655	20	20	160	30		2	16	1876	Cet ouvrage a été terminé en 1883.
Rimouski.....	do.....	2,500	20	25	150	30		8	28	1853	Cette jetée est bien entretenue par le chemin de fer Intercolonial.
Bic.....	do.....	1,040	20		80	30				1884	414 pieds en cours de construction.
Trois-Pisoles.....	Témiscouata.....	950	30							1881	
Rivière-du-Loup.....	do.....	1,641	30	42	384	50		14	34	1883	Le prolongement du bloc sera bientôt terminé.
Anse-du-Portage.....	Chicoutimi.....	108	18	28	Cale 104	24		4	21	1882	Terminée en 1884.
Anse-Saint-Jean.....	do.....	366	26	29	50	40		7½	24½	1875	Construit en 1875-76-77 par le gouvernement provincial et la municipalité. Depuis 1879 les travaux ont été continués et terminés par le gouvernement fédéral.
Saint-Alphonse de Bagotville.....	do.....	445	24	49		77		29	47	1860	Construite par la municipalité en 1870; incen- diée en 1870; reconstruite par le gouvern. en 1875. Cette jetée a été récemment prolongée.
Chicoutimi.....	do.....	282	70	28		127		7	19	1873	Construit en 1873 par la Cie dite The St Law- rence Steam Co. En 1874 le gouvernement en a pris possession et il l'entretient depuis 1880.

Rivière-Onelle.....	Kamouraska.....	1,219	28	42	237½	51	14	32	1882	Phare à l'extrémité de la jetée.	
Sainte-Anne la Poca- tière.....	do.....	100	30						1882		
Saint-au-Cochon.....	Charlevoix.....	158	35	42½			18	37	1880	Construit en 1884.	
Malbaie, cap à l'Aigle	do.....										Ouvrage terminé en 1881.
Malbaie, Pointe-au- Pic.....	do.....	500	30	46	108	70	24	44	1850	Terminé en 1850.	
Éboulements.....	do.....	900	30½	36	80	45	15	34	1852	Jetée terminée en 1853.	
Baie-Saint-Paul, Cap	do.....	730	30	36			12	29	1881	Cette jetée n'est pas encore terminée.	
aux Corbeaux.....	do.....	200	30				12	31	1874	Phare sur le bloc.	
Bloc Baie Saint-Paul	do.....	263	32	42			16½	33½	1881	Construit par les habitants avec le crédit du parlement.	
Ile aux Oudres.....	do.....	463	20	24			6	24	1875	Un bloc de 30 x 30 a été construit par les habi- tants; le reste par le gouvernement.	
Saint-Jean, Port-Joli	L'Islet.....		31	34	48	51	7½	25½	1882	Terminé en 1885. La superstructure a été re- construite en 1877-78.	
L'Islet.....	do.....	1,104	25	32	75	36	6	24	1882	Terminé en octobre 1884.	
Ile aux Grues.....	do.....	642	25	36			10	31		Terminé en 1886. Il a été prolongé en 1882.	
Grosse-Ile, Quai Est.	do.....	345	25							Terminé en 1843.	
do do O.....	do.....	345	48	19				25	1879	Commencé en 1879 et terminé en 1882.	
Saint-Thomas.....	do.....	100	25	34	159	27	12	30	1852	Le prolongement de 100 pieds au bloc est ter- miné	
Berthier (en bas).....	do.....	566	32	34				6	23		Construit par la municipalité à l'aide du fonds d'emprunt municipal.
do do O.....	do.....	1,091	30	27	50	37				Terminé en juin 1885	
Saint-Michel.....	Bellechasse.....	400	30	18				20	1882	Terminé en 1882.	
St-François, I. d'Orl.	do.....	460	30 & 25	24						1879	Il y a 6½ pieds d'eau ¼ mi-marée basse et 8½ à mi-marée haute. Cette jet. a été term. en '82
St-Famille.....	do.....	651	30								Ce quai a été construit par la municipalité et appartient à une compagnie. Le gouverne- ment y ayant construit un phare, il a tou- jours entretenu le quai depuis.
Saint-Jean, I. d'Orl.	do.....										Il y a un phare à l'extrémité de cette jetée. Ce quai a été réparé au cours de l'exercice
Saint-Laurent do	do.....	583	20		104	32	7	23			Le quai de l'est est en cours de réparations.
Québec, quai de la R.	do.....	175	66							1881	Sec à marée basse. A marée haute (des petites mers) il y a 7 pieds d'eau, et 12 pieds à marée haute (des grandes mers).
Québec, hôpital de la marine.	do.....	A. E. 515	24	9							Commencé en 1882 et terminé en 1883.
do do.....	{	A. O. 560	30	22	98	43	5			1880	Il y a, sur la côte sud du Chenal du Moine, quatre brise-glaces. Deux ont été construits en 1883.
do do.....	{	70	20	16							Un quai.
Écureuils.....	Portneuf.....										Terminé en 1884.
Nicolet.....	do.....	3,080	10								
Yamachiche.....	Saint-Maurice.....	1,460	12	10							
Chenal du Moine.....	Richelieu.....	30	20	16							
Berthier.....	Berthier.....	183	20	17	186	66	10				
Lavatrie.....	do.....				54	38	19				
Lanoraie.....	do.....			23½	70	30	9½				

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT - Suite.

PROVINCE DE QUÉBEC - Fin.

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale.		Largeur à l'extrémité.		Bloc		Profondeur de l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.	
		Pieds.		Pieds.		Longueur.	Pieds.	Largeur.	Pieds.			Grande-dissime.	Pieds.
Agrès, lac Mégantic.	Compton.....	435		30	13	80		20	6	11	1882	
Pipouas do	do	166		12	13	20		20	6	11	1882	
Lourdes do	do	190		18	14	30		20	6	11	1883	
L'Assomption.	L'Assomption.....	101		69	.....	.....		.....	.....	.....	.....
Saint-Sulpice do	do	195		20	18	54		33	10	.....	.....
Saint Timothée.	Beauharois .....	.....		.....	.....	100		24	7½	10½	1882	
Ste-Anne de Bellevue	Jacques-Cartier.	120		24	18	.....		.....	9	13	1885	
LaColle.	Missisquoi	100		100	16	.....		.....	8	14	1884	
St-Cedres.	Soulanges .	.....		.....	.....	115		34	7½	11½	1881	
Saint-Dominique	do	64		24	.....	73		15	17	1880		
Coteau-Landing	do	896		12	12	200		24	8	12	.....
Saint-Zotique	do	1,126		12	14	100		24	9	13	1882	
Saint-Anicet.	Huntingdon	34 & 18		.....	.....	.....		.....	.....	.....	1862	

Ce quai sera bientôt terminé. Il est construit à l'entreprise.
 Construit en 1884 à l'entreprise.
 Ce débarcadère a été construit en 1881.
 do do 1880.
 La superstructure a été refaite en 1885.
 Cette jetée sera terminée en 1885.
 Sur la rive sud du lac Saint-François.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—Suite.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom des havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur.		Révêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée.		Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Jetée du N. du S. ou de ou de l'Est. l'Out.	Jetée du N. du S. ou de ou de l'Est. l'Out.					Minime.	Grande.		
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
L'Original	Prescott	Rivière Ottawa	.....	.....	.....	1,354	.....	7	21	Municipalité locale et gouvernement.	Const. en 1858. Les part. au-des.	
Cobourg	Northumber-land-Ouest.	Lac Ontario..	1,590	1,650	1,050	4,290	.....	{	{	Compagnie, conseil de ville et gouvernement.	de l'eau b. ont été rec. en 1882-84. Les trav. furent commenc. en '29. Un prof. de 200 pds de la jetée de l'E. a été donné à l'entreprise. Les travaux furent commencés en 1882. La superstructure du brise-lames n'est par terminée.	
Port-Hope	Durham-Est....	do	1,471	1,641	6,663	300	9,774	20-30	12	Compagnie, commissaires et gouvernement.		
Newcastle	Durham-Ouest	do	880	600	730	.....	2,210	15-30	12	Compagnie, commissaires et gouverne-ment.		
Port-Darlington	do	do	1,180	1,620	.....	.....	2,800	20-30	12	Compagnie, commissaires et gouverne-ment.		
Oshawa	Ontario-Sud ...	do	.....	.....	.....	.....	815	20-30	11	Compagnie et gou-vernement.		
Whitby	do	do	390	645	1,760	.....	2,795	20-30	11	Commissaires du ha-vre et gouverne-ment.	Les travaux furent commencés en 1843.	
Pickering	do	do	685	835	1,460	.....	1,460	15-30	12	Township, commis-saires du havre et gouvernement.		
Toronto (quai de la Reine).	do	do	.....	.....	.....	.....	1,091	30	12	Gouvernement et commissaires du havre.	Ce quai fut commencé en 1853.	
Amélior. du port de Toronto....	do	do	.....	.....	11,380	.....	.....	11	.....	Gouvernement.....		
Oakville	Halton	do	610	500	422	.....	1,562	15-60	7	William Chisholm, 1829.	Les travaux furent commencés en 1829.	
Jetées Burlingt'n Port-Maitland	do	do	2,307	2,710	.....	.....	5,017	20-40	14	Gouvernement.....	do	
do	do	do	1,500	1,500	.....	.....	3,000	.....	10	.....	Ces jetées forment l'entrée du Broad Oreek du Canal Wel-land.	
Port-Dover	Norfolk-Sud ...	do	1,020	1,020	.....	.....	2,040	.....	10	Gouvernement et commissaires du havre.	Ces travaux furent commencés en 1833-34.	

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—Suite.

PROVINCE D'ONTARIO—Fin.

Nom des havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur.		Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.		Longueur totale.	Largeur.		Profondeur de l'eau à l'entrée.		Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Pds.	Jetée du N. ou de l'Est.		Pds.	Pds.		Pds.	Pds.	Grande.	Minime.		
Port-Burwell.....	Eglin-Est.....	Lac Ontario.....	570	850	1,100	.....	.....	2,520	15-30	9	12	La Cie du port et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1837.
Port-Bruce.....	do.....	do.....	700	750	720	.....	.....	1,450	.....	11½	14½	Les commissaires du gouvernement et le gouvern. ; aussi la Cie de chemin de fer London et Fort-Stanley.	Ces travaux furent commencés en 1827.
Port-Stanley.....	do.....	do.....	1,150	1,870	720	.....	.....	3,740	.....	.....	.....	.....	.....
Morpeth.....	do.....	do.....	400	500	.....	.....	.....	900	.....	10	13	E. Hill, jetée de l'est, et le gouvernement, jetée de l'ouest.	La jetée de l'ouest est terminée.
Rondeau.....	Kent.....	do.....	780	1,080	2,000	.....	.....	3,860	30-40	18	21	Le gouvernement.....	Ces travaux furent commencés en 1844.
Kingsville.....	Essex-Sud.....	do.....	880	440	750	.....	.....	2,070	20-50	12	15	L'autorité municipale et le gouvern.	Les jetées ont été réparées en 1884-85.
Bayfield.....	Huron-Sud.....	Lac Huron.....	820	875	.....	.....	.....	1,695	20-30	11	14½	Le gouvernement et le township de Hanley.	Havre de refuge.
Goderich.....	Huron-Ouest.....	do.....	1,320	1,520	720	.....	.....	3,560	30	14	17½	Le gouvernement.....	Construit en 1856 et 1857.
Port-Albert.....	do.....	do.....	290	120	.....	.....	.....	410	20	5	8½	Le gouvernement et la municipalité.	Le prolongement du brise-lames (950 pds) est en construction.
Kincardine.....	Bruce-Ouest.....	do.....	905	880	1,905	.....	.....	3,690	30	12	15½	Le gouvernement et la Cie locale.	Le gouvern. a été réparé.
Inverhuron.....	do.....	do.....	.....	.....	.....	.....	.....	450	15-30	16	19½	Le gouvernement et la Cie locale.	Le gouvern. a été réparé.
Port-Eglin.....	do.....	do.....	380	.....	.....	.....	.....	1,330	20	12	15½	La municipalité, subventionnée par le gouvern., a construit le quai.	Le gouvern. a été réparé.
Southampton et Ile Chantry.....	do.....	do.....	820	.....	.....	.....	.....	4687	20-30	14	17½	La municipalité, subventionnée par le gouvern., a construit le quai.	Le gouvern. a été réparé.

Warton.....	Grey-Nord.....	B. Georgienne.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,235	20	14	17½	Le gouvernement.....	Construit en 1883.
Big Bay.....	do.....	do.....	.....	.....	.....	.....	.....	452	14-25	11½	15	L'autorité locale et le conseil de ville et le conseil municipal.	Construit en 1877 et 1881.
Owen-Sound.....	do.....	do.....	2,470	.....	.....	.....	.....	2,470	20	14	17½	Le conseil de ville et le conseil municipal.	Ces travaux ont été exécutés en 1881-82.
Meaford.....	Grey-Est.....	do.....	775	.....	895	.....	.....	2,080	20-30	14	17½	Le conseil municipal et le conseil municipal et le conseil municipal.	Les travaux furent commencés en 1866.
Thornbury.....	do.....	do.....	.....	.....	.....	.....	.....	420	15-30	12	15½	La municipalité et le conseil municipal.	Le brise-lames, d'une longueur de 790 pds, a été construit en 1874-75.
Collingwood.....	Simcoe-Nord.....	do.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,190	20-24	11	14½	Le gouvernement et la Cie du chemin de fer du Nord.	Un prolongement de 600 pds au quai de l'est a été donné à l'entreprise.
Port-Arthur.....	Algoma.....	Lac Supérieur.....	640	.....	.....	.....	.....	2,640	20-30	.....	14	Le gouvernement.....	Jetée construite en 1870. Le brise-lames, d'une longueur de 2,000 pds, a été donné à l'entreprise.

ANNEXE No 18.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS

DU CANADA

**SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE
SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT ;**

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS A LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

N° de renvoi, 63,224.

ANNEXE No 18.

N° 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1884 et celle de l'ouverture de la navigation au printemps de 1885.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1884.	Ouverture en 1885.	Observations.
Charlottetown, I. P. E	Golfe Saint-Laurent.	20 décembre	22 avril.....	Pas de glace visible dans le port le 18 déc. Le 19, un fort vent soufflait de l'E.N.E., et tourna subséquemment au N.O. Le temps devint d'un froid intense, et la glace se forma rapidement dans le port. Le 25, le port fut fermé; mais le steamer <i>Princess of Wales</i> étant arrivé de Pictou, à l'entrée du port, se coupa un chemin à travers la glace jusqu'au quai. Le 22 avril 1885, le même steamer partit pour Pictou, N.-E.
Georgetown	do	... 26 janv. '85.	24 do	La glace s'est brisée dans le port le 24 avril, mais la partie extérieure de la Baie Cardigan étant fermée par de grosses glaces de mer s'étendant depuis le phare de Panmure jusqu'à l'extrémité S.E. de l'île Soughton, le steamer ne put sortir du port. Cette glace partit le 27 avril. Le <i>Northern Light</i> ayant quitté ses quartiers d'hiver vers le 1er mars, fut ainsi retardé jusqu'au 23 avril.
Pictou,	N.-E	do ... 24 décembre	21 do	Le bateau-passeur <i>Mayflower</i> a continué ses voyages dans le port jusqu'au 23 janvier 1885, et les a repris le 23 avril 1885. Le premier arrivage au printemps de 1885 a eu lieu le 23 avril, de Charlottetown.
Sydney	do	... 19 janv. '85.	4 mai	
Bassin de Gaspé P.Q	do	... 8 décembre	15 do	Les steamers auraient pu quitter ce port le 10 ou le 12 déc.
Percé	do	... 1er do	1er do	
Campbellton,	N.-E	Baie-des-Chaleurs... 12 do	6 do	
Rimouski,	P.Q	Fleuve St-Laurent... 9 novembre	11 do	Le str. <i>Circassian</i> fut le dernier steamer qui partit à l'automne, et le même steamer fut le premier qui entra au printemps.
Tadoussac	do	do ... 18 do	16 do	Ces dates ont rapport au fleuve Saguenay. Le port de Tadoussac est libre tout l'hiver.
Québec	do	do ... 12 décembre	29 avril.....	Des goélettes faisant le cabotage dans le golfe arriv. le 29 avril.
Sorel	do	Rivière Richelieu..... 11 do	24 do	Le <i>Cultivateur</i> arriva le 11 décembre et le <i>Terrebonne</i> partit le 24 avril.

N° 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation, etc.—*Suite.*

Nom du port.		Où situé.	Clôture en 1884.	Ouverture en 1885.	Observations.
Saint-Jean,	P.Q.	Rivière Richelieu.....	29 novembre	20 avril.....	Ces dates indiquent la dernière arrivée du lac Champlain en 1884 et la première arrivée en 1885. La glace se forme à l'automne et se brise au printemps à un jour ou deux avant ou après ces dates.
Montréal,	do	Fleuve St-Laurent...	18 décembre	5 mai.....	Les rapports de 18 années n'indiquent pas une seule ouverture aussi tardive.
Kingston,	Ont	Lac Ontario	31 do	28 avril.....	
Belleville	do	do	12 do	19 do	La baie a été gelée pendant 127 jours. L'ouverture de la navigation a été la plus tardive enregistrée depuis 1836.
Port-Hope	do	do	12 do	15 do	
Toronto	do	do	19 do	25 do	
Port-Stanley	do	Lac Érié.....	19 do	21 do	Le creek a gelé plusieurs fois pendant le mois de décembre, mais il s'est toujours dégelé. Le 19 déc. le remorqueur de pêche <i>Mary</i> fit son dernier voyage aux rets. Le creek gela cette nuit-là et resta gelé. Le 21 avril le propulseur <i>W. Alderson</i> arriva et rapporta qu'il y avait beaucoup de glace dans le lac près du port.
Port-Dover	do	do	11 do	28 do	Ces dates indiquent le premier arrivage et le dernier départ des bateaux ; mais le port était libre de gl. vers le milieu d'av.
Windsor	do	Rivière Détroit.....	17 do	14 janvier...	Les dates données indiquent l'arrivée et le départ des bâtiments venant des ports extérieurs ou s'y rendant, mais la navigation avec Détroit, E.-U., est toujours ouverte.
Sarnia	do	Lac Huron.....	25 do	14 avril.....	L'hiver le plus constant et le plus dur qu'on ait eu dans cette localité depuis qu'elle est érigée en port, mais ce n'est pas la plus tardive ouverture de la navig.
Goderich	do	do	15 do	6 mai	
Kincardine	do	do	24 novembre	6 do	
Owen-Sound	do	Baie Georgienne.....	1e décembre	3 do	
Collingwood	do	do	31 do	7 do	
Sault Ste-Marie	do	Lac Supérieur.....	10 do	6 do	La navigation s'est fermée un peu plus à bonne heure que d'habitude, et l'hiver a été très dur.
Port-Arthur	do	do	14 do	13 do	
Winnipeg	Man	Rivière Rouge.....	1er nov.....	25 avril.....	

N° 2.—ETAT de quelques-uns des ports du Canada qui sont ouverts à la navigation toute l'année:

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à marée basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouvelle-Ecosse	15 à 20	Une glace mince se forme lorsque l'hiver est très rigoureux, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne.....	do ...	12 à 20	Au mouillage; quais à sec à marée basse.
Digby.....	Digby.....	do ...	18	Environ 10 pieds au bout du quai d bateaux à vapeur.
Halifax	Halifax.....	do ...	20 à 30	Aux quais. 70 à 180 pieds dans le p
Liverpool.....	Queen's.....	do ...	7	Sur la barre. A Brooklyn, 24 pieds.
Lockport.....	Shelburne.....	do ...	8	
Lunenburg.....	Lunenburg.....	do ...	12	
Parrsboro'.....	Cumberland.....	do ...		A sec dans le havre à marée basse.
Shelburne.....	Shelburne.....	do ...	40 à 60	
Yarmouth.....	Yarmouth.....	do ...	13	
Saint-André.....	Charlotte.....	N.-Brunswick...	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean.....	Saint-Jean.....	do ...	20	À l'entrée du port; 60 pieds dans le port.
Saint-Stephen....	Charlotte.....	do ...	6	30 pieds au récif; 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac.....	Saguenay.....	Québec.....	30 à 50	
Windsor.....	Essex.....	Ontario.....		Les bacs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* Voir notes concernant le port de Tadoussac, annexe n° 8 du rapport 1867-1882.

Les ports de Victoria, de Nanaimo, de Burrard-Inlet, et tous les autres ports de la Colombie-Britannique jusqu'à la rivière Skeena, restent ouverts en tout temps. Il peut arriver que celui de New-Westminster soit fermé de 7 à 15 jours. (Voir télégramme n° 34027, de l'honorable J. W. Trutch, 3 mai 1883.)

Marées à la Colombie-Britannique.—A Victoria les grandes mers s'élèvent généralement de 7 à 10 pieds, les petites mers de 5 à 8 pieds; à Nanaimo les grandes mers s'élèvent généralement à 14 pieds, les petites mers à 11 pieds; à Westminster les grandes mers s'élèvent généralement à 7 pieds, les petites mers à 4 pieds; à Hastings, Burrard-Inlet, les grandes mers s'élèvent généralement à 16 pieds, les petites mers à 12 pieds; à Port-Moody les grandes mers s'élèvent généralement de 10 à 12 pieds, les petites mers de 5 à 6 pieds. (Voir télégramme de l'honorable J. W. Trutch, n° 39810, 25 octobre 1883.)

ANNEXE No 19

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DE BATIMENTS

LEUR

TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT

ARRIVÉS DE LA MER

**AUX PORTS D'HALIFAX, N.-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHAR-
LOTTETOWN, I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL,
PROVINCE DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B.,
DEPUIS 1868 JUSQU'À 1884.**

N° du renvoi, 63,227.

ANNEXE No 19.

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le nombre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E.; de Saint-Jean, N.-B.; de Charlottetown, I.P.-E.; Québec, Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage	Observations.
Halifax, N.-E.	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1,387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,188	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	1,157	601,398	23,630	
1882	1,168	575,529	23,806		
1883	1,079	540,583	21,166		
1884	1,093	565,862	22,402		
		19,544	7,131,586	325,199	
Saint-Jean, N.-B.	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,423	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,837	12,371	
	1872	1,562	420,860	12,056	
	1873	1,470	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,473	12,563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,051	
	1878	1,206	396,330	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
1882	1,536	493,783	14,059		
1883	1,632	468,743	13,777		
1884	1,904	484,471	19,646		
		23,497	7,409,976	207,404	
Charlottetown, I.P.-E.	1874	173	51,478	2,116	L'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	350	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	429	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,322	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
	1883	125	41,282	1,660	
1884	184	50,544	2,145		
		2,667	673,024	27,808	

TABEAU indiquant le nombre des bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage	Observations.	
Québec,	Qué	1868	910	628,866	18,520	Québec est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
		1869	952	640,087	19,205	
		1870	1,091	756,078	21,931	
		1871	844	623,474	18,741	
		1872	1,002	783,316	21,730	
		1873	917	734,937	20,827	
		1874	971	789,433	22,658	
		1875	854	639,235	19,818	
		1876	949	744,252	20,107	
		1877	983	855,101	21,489	
		1878	310	802,930	19,499	
		1879	642	602,490	15,610	
		1880	657	665,688	17,221	
		1881	783	802,186	19,888	
		1882	642	676,327	17,675	
		1883	682	737,059	18,687	
		1884	693	767,395	19,351	
		13,492	12,258,404	337,907		
Montréal	do	1868	253	160,553	7,339	
		1869	261	168,824	7,921	
		1870	340	228,121	9,366	
		1871	346	247,313	10,300	
		1872	435	311,567	11,724	
		1873	422	307,453	11,867	
		1874	384	306,782	11,623	
		1875	354	297,363	10,972	
		1876	337	285,609	9,881	
		1877	303	279,197	1,208	
		1878	325	309,261	9,679	
		1879	300	349,712	10,763	
		1880	374	427,057	13,269	
		1881	400	484,028	13,754	
		1882	347	373,412	11,934	
1883	318	405,496	12,541			
1884	360	493,799	14,434			
		5,541	5,435,547	178,575		
Victoria,	C.-B	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
		1873	408	169,414	5,829	
		1874	401	156,197	5,744	
		1875	453	193,481	7,090	
		1876	524	302,199	11,706	
		1877	523	312,155	11,569	
		1878	488	358,924	11,443	
		1879	514	377,705	10,891	
		1880	471	356,649	10,132	
		1881	467	338,996	9,297	
		1882	488	398,034	11,792	
		1883	702	501,963	15,934	
1884	823	511,203	24,113			
		6,554	4,099,616	140,027		

ANNEXE No 20.

É T A T

INDIQUANT LE

Nombre et le Tonnage des Batiments construits

AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Depuis 1868 jusqu'à 1884 (inclusivement.)

ANNEXE No 20.

Etat indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1884.

(Compté d'après les Tableaux du commerce et de la navigation.)

Année	NOUVELLE-ECOSSE.						NOUVEAU-BRUNSWICK.																				
	Halifax.		Pictou.		Windsor.		Yarmouth.		Saint-Jean.		Chatham.		Dorchester.														
	Vap.	Voilier.	Vap.	Voilier.	Vap.	Voilier.	Vapeur.	Voilier.	Vapeur.	Voilier.	Vapeur.	Voilier.	Vap.	Voilier.													
1868												
1869												
1870												
1871												
1872												
1873												
1874												
1875												
1876												
1877												
1878												
1879												
1880												
1881												
1882												
1883												
1884												
	16	192	447	104,375	6	56	116	52,564	5	322	251	151,737	10	153	317	184,139	40	3,855	860	387,799	14	382	134	32,716	63	40,216

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits dans les principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1863 jusqu'à 1884—*Fin.*

Année	QUÉBEC.				MONTRÉAL.				SAINTE-CATHERINE.				TORONTO.				KINGSTON.							
	Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.					
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.				
1868	2	344	56	23,619	2	327	8	701	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1869	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1870	2	164	39	17,932	3	77	11	1,210	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1871	6	352	51	17,935	7	374	13	1,613	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	5	873	50	11,109	1	43	9	1,339	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1873	4	83	54	16,864	3	332	5	1,197	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1874	65	14,959	210	47,285	4	333	.....	1,451	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875	1	149	9	25,892	8	1,426	57	19,280	4	814	6	1,451	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1876	2	212	88	20,982	7	734	45	21,101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1877	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1879	2	49	26	16,488	4	124	28	12,819	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1880	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1881	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1882	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1883	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1884	1	189	21	5,563	6	688	16	2,465	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	6	599	478	127,610	87	7,543	660	238,703	71	6,811	210	25,801	41	6,998	40	11,897	39	2,401	33	3,550	49	4,977	81	13,927

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1867, voir annexe n° 62 du rapport des commissaires des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. B.

ANNEXE No 21

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS

SUR LA

COTE DE LA MER

DANS LE

GOLFE et le FLEUVE SAINT-LAURENT, ainsi que sur les LACS,

AU

CANADA,

De 1868 à 1884 (inclusivement).

COMPILÉ D'APRÈS LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES
PÊCHERIES.

ANNEXE No 21.

1ÈRE PARTIE.—BÂTIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

(a) TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1884.

(Complété d'après les rapports annuels du ministre de la marine et des pêcheries.)

Année.	Endroit où l'accident ou le naufrage est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.										Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.							Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Terreneuve.	Île d'Anticosti.	Îles de la Madeleine.	Côte de l'Île d'Édouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Écosse.	Golfe Saint-Laurent.	De Québec au golfe.	De Québec à St-Laurent.	Montreal.	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goëlettes.	Bonques.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordages.	Abandonnés.	Autres causes.
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1869	4	4	2	1	9	(9)	7	36	1	3	9	33	13	7	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Du 1er janv. au 31 déc. 1870	4	5	4	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1871	6	1	1	1	11	55	11	37	2	5	20	25	7	22	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	2	8	4	1	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1873	5	3	37	4	28	116	11	26	2	18	15	39	12	21	132	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1874	5	7	23	3	33	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1875	8	6	8	3	33	87	14	30	3	19	15	35	4	27	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1876	11	4	9	2	33	109	16	38	10	24	14	49	6	33	125	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1877	8	8	7	9	29	104	4	58	12	28	13	49	2	25	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1878	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1879	2	2	5	17	25	118	10	32	13	23	13	28	3	3	143	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1880	7	11	3	8	16	88	24	29	17	27	13	49	8	16	133	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1881	4	1	2	8	22	58	12	13	5	29	5	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1882	9	2	2	8	33	52	13	19	10	23	5	28	3	21	103	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1883	6	8	6	5	21	137	11	22	10	33	13	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1884	4	4	4	9	19	63	8	4	1	17	1	20	3	14	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grands totaux	102	81	103	116	363	1,279	181	498	103	313	190	571	80	304	1,373	1,852	94	68	369	24	318	.....

NOTES (a) — Pour tableau des naufrages en 1867, voir annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pp. 426 à 428, préparé par G. F. Baillairgé, D. M. T. P.
 (b) — Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Écosse sont principalement des goëlettes de pêche et de cabotage.

IÈRE PARTIE.—BÂTIMENTS DE MER ET CABOTIERS.—Suite.

TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1883.

Année.	Perte approximative.			Nombre total des naufrages et accidents.	Observations.
	Totale.		Partielle.		
	No. de bâtiments	Montant. \$	No. de bâtiments		
1er juillet 1868 au 31 déc. 1869.....				86	Nature des accidents non constatée; montant des pertes non consigné.
1er jan. au 31 déc. déc. 1870.....	53	268,946	61	114	
1871.....	58	575,544	67	125	
1872.....	58	847,060	64	122	
1873.....	94	2,003,210	143	237	
1874.....	65	669,375	120	185	Le 1er d'avril, le b. à vap. <i>Atlantic</i> s'est échoué à Marr's-Head, N.-E.; 515 p. de vie; p., \$550,000.
1875.....	75	1,040,794	121	196	Le 5 juillet, le bateau à vap. <i>City of Washington</i> s'est échoué à Gulf Rock Bar, N.-E.; pas de perte de vie; p., \$450,000.
1876.....	87	497,490	164	251	Le 6 sep., le b. à v. <i>Mezay</i> s'est échoué sur la côte de Terrebonne; 7 p. de vie; perte, \$200,000.
1877.....	61	527,950	178	239	Le 24 août, le b. à vap. <i>Satanst</i> a sombré au large de Scatterie, N.-E.; 6 p. de vie; p., \$150,000.
1878.....	72	850,250	118	190	En novembre, le bateau à vapeur <i>Pictou</i> ; on en a jamais eu de nouvelles; tout le monde à bord a péri; perte, \$45,000.
1879.....	73	675,600	160	233	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée.
1880.....	71	1,192,100	135	206	Le 22 juillet, le bateau à vap. <i>Lake Megantic</i> s'est échoué sur l'île d'Anticosti; pas de perte de vie; \$200,000.
1881.....	46	608,810	82	128	Le 8 octobre, le bateau à vapeur <i>Corcan</i> s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent; pas de perte de vie; perte partielle, \$200,000.
1882.....	69	917,555	119	188	
1883.....	91	792,900	133	224	Le 3 septembre, la barque <i>Britania</i> a fait naufrage sur l'île de Sable; 14 pertes de vie.
1884.....	58	1,202,710	53	111	Le 3 avril, le bateau à vapeur <i>Dunnet Stearns</i> a fait naufrage près du phare de Sambre; 123 pertes de vie; perte, 230,000.
Grand totaux	1,031	11,867,231	1,718	2,635	

2e PARTIE—BÂTIMENTS NAVIGUANT

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivée et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.				Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Lacs.				Canal Welland.	Du lac Ontario à Montréal.	Vapeurs.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Échoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Autres causes.	Abordage.
	Ontario.	Erié.	Huron.	Supérieur.											
Du 1er juill. 1868 au 31 déc. 1869	2	6													
1er jan. au 31 déc. 1870.....	26	21	11			5	5	7	48	3					
1871.....	16	6	16			3	6	5	30						
1872.....	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4	4
1873.....	9	2	3	2		2	8		8	2	9	2	4		3
1874.....	10	9	4			1	3		19	1	15	5	4		3
1875.....	9	5	5	1		1	12		9		12	1	4	4	
1876.....	2	4	2			1	3	1	5		6	1	1	1	
1877.....	4	12	3	1		2	4	1	14	3	17	2	1	1	1
1878.....	8	7	10			1	16		10		11	5	7	1	2
1879.....	6	4	8		1	4	10		10	3	11	3	3	5	1
1880.....	22	9	9	1		14	18		27	10	28	9	6	4	8
1881.....	12	2	4	1	2	11	14		14	4	10	8	5	4	5
1882.....	10	11	8			6	9		23	3	19	6	6	5	
1883.....	6		8	2	1	17	23		12	9	22	9	6	3	4
1884.....	2	3		4	1	5	9		4	2	6	3	2	3	1
Grands totaux	168	123	99	14	9	81	154	21	265	46	204	60	51	35	32

SUR LES EAUX INTÉRIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, depuis 1868 jusqu'à 1884.

Année.	Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations..
	Totale.		Partielle.			
	Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
		\$ cts.		\$ cts.		
					63	
					41	
	11	150,700	44	70,433	55	Le 23 septembre le steamer <i>Rapid</i> a chaviré près de la Pointe-Pelée, lac Erié; 7 pertes de vie; perte, \$8,000. Le 24 novembre, le propulseur <i>Mary Ward</i> a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron; 8 pertes de vie; \$43,000.
	6	108,000	12	23,450	18	Le 5 novembre, le steamer <i>Bavarian</i> a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario; 20 pertes de vie; \$50,000.
	6	109,300	21	52,175	27	
	10	96,000	11	27,550	21	
	4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette <i>T. C. Street</i> a chaviré sur le lac Erié; 6 pertes de vie; \$4,000. Le 26 octobre, la goëlette <i>Maggie Hunter</i> , sur le lac Ontario; 7 pertes de vie; \$10,000.
	9	92,000	13	12,400	22	Le 8 octobre, la barge <i>American</i> s'est échouée sur le rivage de la Pointe-Pelée, lac Erié; 6 pertes de vie; \$7,000.
	13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette <i>James Scott</i> a chaviré en aval du phare de Port-Burwell, lac Erié; 5 pertes de vie; \$10,000.
	5	20,900	18	27,445	23	
	18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette <i>Northman</i> a sombré au large de Port-Crédit, lac Ontario; 8 pertes de vie; \$18,000. Le 7 novembre, le steamer <i>Zealand</i> a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario; 17 pertes de vie; \$27,000. Le 24 novembre, le steamer <i>Simcoe</i> a sombré au large des îles Manitoulines, lac Huron; 12 pertes de vie; \$24,000. Le 24 mai, le steamer <i>Victoria</i> a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London; 132 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer <i>City of Winnipeg</i> a brûlé à Duluth; 4 pertes de vie; \$60,000. Le 14 novembre, la goëlette <i>E. P. Dorr</i> a sombré au large de la Longue-Pointe; 7 pertes de vie; \$9,000.
	22	226,450	13	32,968	35	
	17	219,200	27	105,389	44	
	6	63,972	9	28,125	15	
	138	1,468,522	244	484,635	486	

ANNEXE No 22

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

F. N. GISBORNE, contrôleur.

ANNEXE No 22.

RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

N° de renvoi, 49,328.

OTTAWA, 1er septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le service télégraphique pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885

Annexés au présent rapport se trouveront des tableaux qui indiquent le nombre et le nom des bureaux ouverts, les distances qui les séparent, les opérateurs qui ont été nommés, leurs appointements, etc., dans les différentes sections.

TERRENEUVE.

La ligne qui relie Port-aux-Basques au Cap-Bay a été entretenue et exploitée d'une manière satisfaisante sous le contrôle immédiat de la Compagnie du câble Anglo-américaine.

COTE DE L'ATLANTIQUE.

Une ligne aérienne de 43 milles a été mise en exploitation dans le cours de l'automne 1884, entre Chatham et le phare de la Pointe Escuminac, Nouveau-Brunswick.

La ligne a été construite par M. W. Wyse, de Chatham, N.-B., qui a commencé ses travaux le 4 août et les a terminés le 15 novembre. Il a été fait un arrangement avec la compagnie *Great North Western* pour l'exploitation de cette ligne. Depuis son établissement, la ligne a rapporté \$69.12, et les frais d'entretien ont été d'environ \$150.00.

L'entretien des autres lignes de la côte s'est fait comme par le passé sous la direction de la compagnie de télégraphe *Western Union*.

Les chiffres suivants sont ceux des recettes et des dépenses des lignes dont les recettes vont au gouvernement.

De Barrington à Cap-Sable, recette, \$71.57; dépense, \$293.75.

	1883-84	1884-85.
De Meat-Cove à Sydney-Nord :—		
Recettes.....	\$724 00	786 30
Dépenses.....	1,597 26	2,464 70

GOLFE SAINT-LAURENT.

Les réparations provisoires faites aux lignes aériennes des îles de la Madeleine dans le cours de l'été 1884 ont entretenu ces lignes en état de service durant l'automne et l'hiver, et le remplacement des bouts de ligne aérienne par des câbles pour traverser les coulées dans les barres de sable, entre les îles, a été remis jusqu'à la présente saison.

Il a été fait des arrangements pour le renouvellement complet des lignes, y compris la pose de deux nœuds de câble dans les coulées, et ces lignes seront remises en excellente condition avant la clôture de la navigation. Le câble entre le Rocher-aux-Oiseaux et Meat-Cove n'a pas faibli dans le cours de l'année.

Les lignes de l'île d'Anticosti ont été entretenues et la communication avec Gaspé a été interrompue.

Les recettes et dépenses de 1884-85, comparées à celles de 1883-84, sont comme suit :

	1883-84	1884-85
Ile d'Anticosti :		
Recettes	\$ 813 42	300 59
Dépenses.....	1,548 27	1,696 30
Iles de la Madeleine (y compris la ligne de Meat-Cove) :		
Recettes.....	1,272 33	1,363 30
Dépenses.....	3,325 84	4,368 69

BAIE DE FUNDY.

Le fonctionnement des lignes aériennes et des câbles, y compris les lignes de communication entre Esport, Me, et les îles de Campo-Bello et de Grand-Manan, n'a pas été interrompu dans le cours de l'année.

	1883-84	1884-85
Recettes.....	\$ 804 86	804 90
Dépenses	1,194 65	1,068 45

COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Pendant les grands vents qui ont sévi dans le cours de la première partie de novembre 1884, une section (14 milles de longueur) de la ligne aérienne sur la péninsule de Manicouagan, à l'ouest de la Pointe-Paradis, a été totalement balayée; et comme la saison était alors trop avancée pour permettre le renouvellement de cette partie de la ligne, il a été ouvert un bureau provisoire à la Pointe-aux-Outardes, et un service de courrier a été établi entre ce bureau et celui de la Pointe-Paradis, et c'est ainsi que le service des communications a été fait pendant l'hiver. On est à faire aujourd'hui des arrangements pour la reconstruction de la ligne, et dans quelques semaines la communication directe sera rétablie.

La ligne qui était construite jusqu'à Pentecôte le 31 décembre 1883, a été poussée plus loin dans l'été de 1884, par MM. A. Gagnon et Frères, de Québec qui reprirent les travaux de leur entreprise dans le cours du mois d'août et portèrent la ligne jusqu'à 125 milles à l'est de Pentecôte, au delà de la rivière Moisie; le 16 novembre les travaux furent de nouveau suspendus. Il a été ouvert des bureaux aux Sept-Iles, le 24 décembre 1884, et à la rivière Moisie le 4 février 1885.

Le 31 mars 1885, l'arrangement en vertu duquel les lignes de Chicoutimi à la Malbaie, et de la baie Saint-Paul à Betsiamits, avaient été exploitées par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, a été annulée, et le 1er avril, ces lignes ont été transférées au département, qui les a depuis lors exploitées directement.

Les recettes des lignes à l'ouest de Betsiamits, ont été de \$391.53 pendant le trimestre expiré le 30 juin, et les frais pour le personnel et les réparations de la ligne, de \$570.48.

Pour l'exercice 1884-85, les recettes de la ligne à l'est de Betsiamits ont été de \$204.00 et les frais du personnel et de l'entretien, d'environ \$2,000.00.

LIGNE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

En août 1884, l'établissement d'un télégraphe entre Québec et la station de quarantaine de la Grosse-Ile, a été entrepris. Un fil a été tendu sur les poteaux de la Compagnie de télégraphe *Great North Western* de Québec à l'Ange-Gardien, sur une distance de 13 milles, et des câbles ont été posés de l'Ange-Gardien à Saint-Pierre, Ile-d'Orléans ($\frac{3}{4}$ mille), et de Saint-François, Ile-d'Orléans, à la Grosse-Ile ($5\frac{1}{4}$ milles). L'entreprise de la construction des sections aériennes ($32\frac{1}{2}$ milles en tout) sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, a été donnée à M. P. Langlois, de Saint-Jean, Québec, qui a commencé les travaux le 8 septembre. La section de l'île-d'Orléans, qui est de 28

milles, a été terminée le 18 novembre, mais la section de la Grosse-Ile, qui était plus courte, n'était qu'en partie faite quand l'hiver est venu, et l'achèvement en a été remis jusqu'après l'ouverture de la navigation.

Dans le cours de l'hiver le câble qui avait été placé entre Saint-François et la Grosse-Ile a été sérieusement brisé par la glace, qui en a emporté un bout de 1½ mille. Conséquemment la communication électrique avec la station de la quarantaine a été considérablement retardée, et ce n'a été que le 8 juillet 1885 qu'un nouveau bout de câble ayant été mis en place, les communications ont été établies.

Les recettes de la ligne de l'île d'Orléans, où cinq bureaux ont été ouverts, ont été de \$58.96 et les frais d'environ \$100.00, du mois de décembre au mois de juin inclusivement.

PROVINCES DU NORD-OUEST.

L'importance des communications télégraphiques avec les provinces du Nord-Ouest a été démontrée dans le cours de la récente rébellion; mais les fréquentes interruptions causées par la malice des gens, l'état de décomposition des poteaux de tremble, et la qualité inférieure des fils et des autres matériaux employés dans la construction de la ligne primitive sur le tracé abandonné du chemin de fer du Pacifique, ont beaucoup ajouté aux frais d'entretien. Le résultat net a été une dépense de \$22,045.57, et une recette de \$7,500.00 pour les lignes de Qu'Appelle à Edmonton.

Dans le cours des mois de mai et de juin 1885, deux lignes de premier ordre ont été construites pour fins militaires, sous ma surveillance personnelle; l'une à partir de la station de Dunmore sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Fort-Macleod, passant par les mines de houille de Lethbridge, distance de 136 milles, avec une rapidité moyenne de 7 milles par jour; et l'autre depuis la station de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'au poste de la Montagne-de-Bois, distance de 90½ milles. Ces lignes ont été construites pour une moyenne de près de \$200 par mille. Le fil employé est le n° 6, qui offre une résistance électrique de moins de 8 ohms par mille, avec une résistance de rupture de 1,850—1,900 livres. Les isoiloirs sont en porcelaine, et la qualité de ces lignes est telle qu'il n'a fallu, pour les faire fonctionner, que le quart de la force de batterie ordinairement employée. Au lieu des poteaux de tremble, employés jusqu'à présent, on s'est servi pour la ligne de Macleod de pins des Montagnes Rocheuses, et de cèdre du Kéwatin pour la ligne de la Montagne-de-Bois. Ces bois qui dureront, le pin 8 ou 10 ans, et le cèdre de 20 à 25, ne peuvent cependant pas s'obtenir sur la Saskatchewan ou dans les environs, entre Battleford et Edmonton, et comme les poteaux de tremble, c'est-à-dire les seuls qu'on puisse trouver en cet endroit, pourrissent en deux ans, ou trois ans au plus, il sera probablement employé des légers substituts en fer galvanisé dont j'ai moi-même imaginé le modèle. Un millier de ces poteaux de fer ont été expédiés d'Angleterre et sont en ce moment en route pour Battleford pour être essayés sur la nouvelle ligne qui sera construite jusqu'à Fort-Pitt dans le cours du présent exercice. Je m'attends que ces poteaux dureront de 30 à 40 ans; mais n'eussent-ils que la durée des poteaux de cèdre, l'économie qu'ils permettront de faire sur le prix de transport par terre, vu leur légèreté et le peu d'espace qu'ils occupent, les recommande pour les lignes de prairies, d'autant plus qu'ils seront complètement à l'abri des dangers des incendies de prairies, de la foudre, et de la destruction par la main des chercheurs de bois de chauffage, dans les endroits où le bois est rare.

Une ligne de 9 milles de longueur a été construite entre Edmonton et Saint-Albert, pour laquelle le gouvernement a fourni (à l'exception des poteaux qui ont été fournis par les habitants de Saint-Albert) tous les matériaux, qui ont coûté en toute somme de \$675.00.

On est en ce moment à construire une ligne de 14 milles entre le Passage-de-Clarke et Saskatoon. Le gouvernement fournit le fil métallique, les isoiloirs, les tasseaux, les batteries et les instruments jusqu'à concurrence de la somme de \$750.00 fixée par un crédit particulier à cette fin. Les habitants de Saskatoon ont fourni les poteaux et se sont engagés à construire la ligne au moyen d'une souscription locale.

Ces deux lignes courtes seront exploitées au moyen de téléphones, pour éviter les frais d'opérateurs. La ligne de Saint-Albert fonctionne déjà ainsi d'une manière satisfaisante depuis quelques semaines.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dans le cours d'octobre 1884, il a été posé avec succès, sous ma direction personnelle, un câble entre Clover-Bay dans le Vancouver, et Dungeness, territoire de Washington. De là ce câble communique avec les fils de la compagnie de télégraphe de Puget-Sound à Seattle, et avec la ligne du gouvernement des États-Unis jusqu'à Cape Flattery. En même temps il avait été commandé de puissants appareils d'atterrissage pour cette ligne, mais avant leur arrivée, pendant une grosse temête survenue le 11 décembre, le câble se détacha près de la grève à Dungeness. Pour une raison ou pour une autre ces atterrissages n'arrivèrent pas à la Colombie-Britannique avant la fin de l'exercice 1884-85.

Grâce à une heureuse occasion ce câble a pu être acheté en Angleterre à un prix exceptionnellement bas, et le coût de l'entreprise est conséquemment resté de plusieurs milliers de piastres au-dessous de la prévision primitive et du chiffre du crédit. Lorsque les réparations qui nécessitent les appareils d'atterrissage dont j'ai parlé plus haut auront été faites, la nouvelle route que prendront les dépêches entre Victoria, Portland et San-Francisco, rendra beaucoup plus sûre les communications avec ces importants centres d'affaires.

La ligne aérienne entre New-Westminster et Granville a été entièrement reconstruite le long de la nouvelle route charretière, le vieux chemin ayant été abandonné. D'autres parties de la ligne principale ont été réparées en attendant le transfert des sections de New-Westminster à Ashcroft et de Cache-Creek à Kamloops à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans le cours de l'exercice 1884-85, 76,797 dépêches payées ont été transmises sur les lignes de l'Etat, et ont rapporté \$35,655.05, tandis que les frais des lignes pour la même période n'ont été que de \$34,356.12, ce qui vérifie littéralement ma première attente énoncée dès 1879-80, quand le gouvernement fit l'acquisition des lignes de la compagnie de télégraphe Western Union. Les chiffres qui suivent font voir comment a diminué la différence entre les recettes et les frais ordinaires d'entretien et d'exploitation pendant ces sept exercices.

1878-79—Excédant des frais.....	\$34,630
1879-80 do do	27,500
1880-81 do do	17,813
1881-82 do do	7,792
1882-83 do do	3,942
1883-84 do do	*5,407
1884-85—Excédant des recettes.....	1,299

* L'augmentation des frais en 1883-84 est due pour la plus grande partie, à la destruction de certaines lignes dans des incendies de forêts. Voir mon rapport de cet exercice.

RÉCAPITULATION.

(Non comprises les lignes du Territoire du Nord-Ouest.)

	Dépenses.		Recettes.		Différence.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—						
Ile d'Anticosti.....	1,696	30	300	59	1,395	71
Iles de la Madeleine (y compris la ligne de Meat-Cove)	4,368	69	1,383	30	3,005	39
Cap-de-Sable, Barrington.....	293	75	71	57	222	18
Chatham, Escuminac.....	150	00	89	12	89	88
Grosse-Ile, quarantaine.....	100	00	58	96	41	04
Baie-de-Fundy.....	1,068	45	804	90	263	55
Rive-Nord, Saint-Laurent.....	2,570	48	595	53	1,974	95
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses contingentes, imputable au crédit spécial pour le service du golfe.....	4,328	87			4,328	87
					11,312	57
Réseau de la Colombie-Britannique.....	34,356	12	35,655	05	Surp. 1,298	93
Total.....	48,932	66	38,919	02	10,013	64
Les chiffres de 1883-84 étaient.....	49,435	72	20,428	62	19,007	10

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service des télégraphes du gouvernement.

M. A. GOBEIL, secrétaire,

Département des Travaux publics.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

N ^o m ^o .	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Port-aux-Basques	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou commis .....	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare du Cap-Ray	14	.....	50 00 do .....	.....
	Totaux	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, \$1,763.36; intérêt à 5 pour 100. \$ 90 00

Frais d'entretien et réparations annuels

Total..... \$ 260 00 à porter au budget de 1885-86.

N. B.—Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-aux-Basques avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de télégraphe Anglo-américain.

RESEAU TELEGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numero.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Baie-Ju-Renard.....	Milles. 0	Mlle E. Nickerson	\$ cts 50 00 ou commis. 11	11 août 1881	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	W. Carter.....	do	27 do 1881	
4	Crique-de-la-Chaloupe.....	17½	B. Bradley.....	do	7 do 1881	
5	Lac-au-Sel.....	52½	F. Denault	360 00	19 octobre 1881	Réparateur général. Plus \$1 par jour lorsqu'il voyage.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Denault	50 00	1er sept. 1882	
			Mlle G. Pope	200 00	18 octobre 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Elle recevait auparavant \$50 par année
			E. Pope	100 00	1er août 1882	Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsqu'il voyage.
7	Rivière-Jupiter	7	.....	50 00	.....
8	Rivière-à-la-Loutre.....	17½	.....	50 00	.....
9	Rivière-au-Bec-Scie.....	22	Mlle A. Ascab.....	50 00	8 octobre 1881	Plus \$1 par jour pour son père lorsqu'il est absent à faire des réparations.
10	Cap-à-l'Aigle (Baie-Ellis).....	10	A. Matouin.....	50 00	1er août 1881	
11	Phare de la Pointe-Ouest.....	14	F. Cabot	50 00	1er juill. 1882	N.B.—M. J. A. Lebourdais a été contrôleur de district du 17 août 1880 au 31 juillet 1882, à \$450 par année.
12	Baie-des-Anglais	3	.....	50 00	.....
	Totaux.....	214		1210 00		

Coût des lignes aériennes complètes, à (disons) \$165 par mille..... \$ 35,300 00
CABLE.

Du phare de la Pointe S.-O. à L'Anse à Fougère, Gaspé, 44¼ milles marins à \$1,100 posé..... 48,700 00
Total..... \$ 84,000 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT — Suite.
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
 GASPÉ.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	L'Anse-à-Fougère.....	Milles. .....	.....	\$ cts. 50 00 ou commis.	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 par année. En sus de ses appointements comme opérateur de la Compagnie du Télégraphe G.N.-O.
2	Bassin-de-Gaspé.....	28 28	J. J. Annett.....	150 00 200 00	16 oct. 1881...	

Coût des lignes aériennes..... \$1,925 00

COUT TOTAL DU RÉSEAU DE TÉLÉGRAPHE DE L'ÎLE D'ANTICOSTI.

Lignes aériennes, 242 milles..... \$37,225 00
 Câble, 44 1/2 milles marins..... 48,700 00
 Total..... \$85,925 00

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations..... \$3,500 00
 Câbles—Réparations..... 500 00
 Total..... \$ 4,000 00 A porter au budget de 1885-86.
 Moins—Revenu probable..... 500 00
 Balance, déficit..... \$3,500 00

N.B.—Il a été construit pour le service des signaux une ligne aérienne de 206 milles de longueur entre Grand-Méris et le Bassin de Gaspé pour une prime de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Cie de Télégraphe *Great North Western*, sans autres frais pour le gouvernement.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMOIRE.
1	Amherst	Milles. 0	Mlle J. Shea	\$ cts. 50 00 ou com'n.	1er oct. 1882.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 pas année.....
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Gormier	50 00 ou com'n.	11 juin 1881.	Plus \$50 par année pour loyer. Réparat. général.
3	Village de l'Étang-du-Nord..	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881.	Boucle de 2 milles.
4	Phare de	1	Mlle O'Brien	50 00 ou com'n.	1er do. 1881.	
5	Cap-aux-Ventures.....	.....	W. Leslie	50 00 ou com'n.	9 août 1883.	
6	Havre-aux-Maisons	8	P. Jones	50 00	1er déc. 1881.	
7	Ile aux Loups	28½	N. Clark	100 00	25 sept. 1881.	Boucle de 1 mille. Petit câble de 750 pds de long.
8	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-aut..	500 00	17 août 1880.	Plus \$1 par jour lorsqu'il voyage.
9	Rocher-aux-Oiseaux.....	Cable	T. Turbide	50 00 ou com'n.	do 1881.	
10	Grande-Entrée.....	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882.	
	Totaux	83½		1,350 00		Memo.—Mlle O'Brien agissait comme opérateur au Havre-aux-Maisons, du 1er janv. 1881 au 30 nov. 1881, et Mlle C. Campbell au bureau d'Amherst, du 1er déc. 1881 au 30 sept. 1882.

Coût des lignes aériennes, avec les instruments, à \$130 par mille..... \$10,855 00

CABLES.

Distance de la Grosse-Ile au Rocher-aux-Oiseaux. 18⁰⁰/₁₀₀ milles marins. } Au prix moyen d'environ
do de Old Harry à Meat-Cove, C.B..... 54⁰⁰/₁₀₀ do } \$1,100 par mille posé,
do à travers le goulet du Hav-aux-Maisons. 100 do } 73⁰⁰/₁₀₀ milles..... 80,630 00

Total..... \$91,485 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DU CAP-BRETON.

Numero.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMOIRS.
1	Meat-Cove	Milles. 0	A. B. McDonald	\$ cts. 420 00	7 nov. 1880.	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoy. par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$50 pas année. Réparateur général, N. B.—Le bureau d'Igaa iche a été tenu par F. Brown du 1er janvier 1881 at 31 mars 1882. N. B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la compagnie du télégraphe Dominion, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expiera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avais. N. B.—Bureau de Sainte-Anne, ouvert le 1er janv. 1884, R. S. McDonald, opérateur, jusqu'au 1er avril
2	Baie d'Achépé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com. n.	1er août 1882.	
3	Havre d'ONeil (mi-chemin)	15	do	50 00 do	.....
4	Baie d'Iganiche-Nord	9	J. M. Burke	360 00	1er avril 1882	
5	Havre d'Iganiche	10½	.....	50 00 do	.....
6	Indian-Brook	23	D. McLennan	50 00 do	1er avril 1883.	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19	Dile C. Morrison	50 00 do	1er janv. 1884.	
8	Baddeck (boucle)	13	Dile Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882.	
9	Englishtown	6	Dile Bingham	50 00 do	19 juillet 1882.	
10	Ans de Kelly	2	C. L. Campbell	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or	6	.....	50 00 do	.....
12	Sydney-Nord	12½	.....	.....	.....
	Totals	126½	.....	1,230 00	.....

Coût des lignes aériennes, complètes, avec instruments, à \$110 par mille \$13,915 00

CABLES.

Traverse du Grand Bras-d'Or, ¼ mille marin 550 00

..... \$13,465 00

TOTAL DU CÔTÉ DU RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

Les lignes aériennes, 210 milles, ont coûté \$24,770 00

Cables, 73-100 milles marins, id 81,180 00.

..... \$105,950 00

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

Lignes aériennes. Appointements et réparations \$4,100 00

Câble. Réparations, disons 1,000 00

Total \$5,100 00 A porter dans le budget,

Moins, revenu probable 1,100 00

..... \$4,000 00

..... 1886-86.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.
RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	MÉMOIRE.
1	Barrington	Milles 0	Mlle A. A. Sponagle.....	\$ cts. 50 00 ou com'n... 18	déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Newelltown (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle S. J. Newell.....	50 00 do ... 22	do 1883	
3	Phare de l'île du Cap-de-Sable (y comp. ¼ de mille de câble)	6¾	L. K. Doane.....	50 00 do ... 18	do 1883	
	Totaux	17¾		150 00		

Coût de la ligne aérienne, 16 milles..... \$2,103 00
Coût des câbles, poser 1¾ mille, (environ) 1,500 00

\$3,603 00

Frais d'entretien et réparations annuels :—

A porter au budget de 1885-86..... \$300 00
Estimation du revenu de do 100 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Lingan	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 ou com'n..	.....	N.B.—La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peter's.....	50 00 do ...	1er août 1881..	
	Totaux	5		100 00		

Coût de la ligne aérienne..... \$ 635 00

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—

Lignes aériennes—Appointements et réparations..... \$150 00 A porter dans le budget de 1885-86.

Moins, revenu probable..... 5 00

Balance, déficit..... \$145 00

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Causo et Halifax, pour un boni de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphie *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, DE CHATHAM A ESCUMINAC.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoires.
1	Chatham.....	Milles. 0	Cie de télégrap. Grand Nord-Ouest.....	\$ cts. 185 00	1885.	Montant payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook.....	5½	J. Sinclair.....	50 00 ou com'n. 25 avril.....		La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Baie-du-Vin ...	15	Melle M. Williston.....	50 00 do ... 1er mars.....		
4	Escuminac.....	9½	Mme A. Lewis....	50 00 do ... 1er septembre.		
5	Phare de la Pte Escuminac..	12	H. W. Phillips, jeune..	50 00 do ... 1er février.....		Le bureau du phare de la Pointe Escuminac a été ouvert et tenu par l'instructeur C. F. Campbell, du 15 novembre 1884 au 1er février 1886.
	Total.....	42		385 00		

Coût total, ligne sérieuse, 42 milles équipés (environ \$120 par mille en moyenne) \$5,000 00
 Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués comme suit..... 800 00
 A porter dans le budget de 1885-86.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.
 SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoires.
	<i>Long Eddy Cable Hut</i> , à	Milles.		\$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.) Mlle C. Daggett.....	420 00 50 00	18 nov. 1880 } 1er juin 1882 }	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de \$60 par année.
2	Woodward's-Cove	6	E. Cameron.....	50 00 ou com'n..	1er avril 1885.	N.B.—Le bureau de l'anse de Woodward a été tenu par W. A. Fraser, du 26 novembre 1880 au 31 mars 1885.
3	Grand-Harbour	2	.....	50 00 do	.....	N.B.—Le bureau de Grand-Harbour a été fermé le 1er novembre 1884. Il avait été tenu par Mlle J. Cronk depuis le 18 janvier 1881.
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin.....	50 00 do	1er janv. 1883.	Le bureau de Seal-Cove a été tenu par Mlle L. Fry, du 1er novembre 1882 au 31 décembre de la même année.
5	Phare de Southern Head.....	5½	Wood McLaughlin	50 00 do	18 do 1881.	
			D. McKay, réparateur.....	60 00	1er mai 1881....	
	Totaux.....	21	.....	730 00		

Coût de la ligne aérienne..... \$2,000 00

CABLE.

Long, du câble, Long-Eddy, Grand-Manan, à Liberty-Cove, Campo Bello, 7,33½ milles mar... 8,000 00

Total..... \$10,000 00

SECTION DE CAMPO BELLO.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMOIRE.
	<i>Liberty Cove Cable Hut</i> , à	Milles.		\$ cts.		
1	Welchpool.....	7½	G. M. Mabee.....	100 00 ou com'n..	1er déc. 1881.	Ce bureau a été tenu par G. M. Mabee, du 1er février au 30 avril 1881, à \$20 par mois, et par G. M. Byron, à \$50 par année, du 1er mai au 30 novembre 1881. M. Mabee a encore été payé \$20 par mois après le 1er juillet 1883, et jusqu'au mois de septembre 1884.
2	Eastport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing.....	100 00	26 do 1881	
	Total.....	8		200 00		

Coût des lignes aériennes \$ 825 00

CABLE.

Câble, 1,400 mille marin, de Welchpool (Campo Bello) à Eastport, Maine, E.-U.A..... 2,100 00
 Total \$2,925 00

TOTAL DU COÛT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU GRAND-MANAN.

Les lignes aériennes, 29 milles, ont, coûté..... \$2,825 00
 Câbles, 918 milles marins, do 10,100 00
 Total \$12,925 00

ESTIMATION DES FRAIS ANNUELS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS.

Les lignes aériennes—Appointements et réparations..... \$1,600 00
 Câble—Réparations, disons 1,000 00
 Total..... \$2,600 00 A porter dans le budget
 Moins, revenu probable..... 1,000 00 de 1885-86.
 Balançet, déficit \$1,600 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT.—*Suite.*
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.
 SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
1	Baie-Saint-Paul.....	Milles, 0	F. Boivin.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér au 1er avril 1885. {	N. B.—Cette ligne a été achevée jusqu'à Chicoutimi le 1er septembre 1881. Elle a été exploitée et entretenue par la Cie de télégraphie le Grand Nord-Ouest (Cie Tel. Montréal) jusq. 31 mars 1885, date à laquelle le département des Travaux publics en a pris le contrôle. *La commission est de 25 pour 100 des droits chargés sur les lignes du Gouvernement, avec garantie que le montant n'a sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain.....	9	A. Boivin.....	50 do	do	
3	La Croche.....	37	A. Tradet {	50 do	do	
4	Saint-Alexis.....	31½	A. Simard (réparateur). {	420	do	
5	Saint-Athlèze de Bagotville	3	G. Lavoye.....	50 ou comm'n* {	do	
6	Chicoutimi.....	11½	A. Simard {	50 do	do	
	Total.....	92	E. Boly.....	50 do	do	
				720		

CONSTRUCTION.

Coût des lignes aériennes, complètes, à \$135 par mille..... \$12,430 00
 ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Malbaie.....	0	Mme F. Vincent.....	\$ 50 ou comm'n* {	Antér. au 1er avril 1885. {	N. B.—Cette ligne a été terminée jusqu'à Betsiamis en septembre 1882, puis exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe Grand Nord-Ouest jusqu'au 31 mars 1885, date à laquelle le département des Travaux publics en a pris le contrôle.
2	Saint-Fidèle.....	10	B. W. Tremblay.....	50 do	do	
3	Saint-Simon.....	11	J. Tremblay.....	50 do	do	
4	Tadoussac (1 mille de câble).	25	D. Lapointe.....	50 do	do	
5	Bergeronnes.....	16	M. Savard.....	50 do	do	
6	Essoumains.....	12	J. H. Topping.....	50 do	do	
7	Mille-Vaches.....	16	J. A. Fuize.....	50 do	do	
8	Moulin de Portneuf.....	11½	W. D. Lawson.....	50 do	do	
9	Phare de do (boucle 3 m.)	9	D. Tremblay.....	50 do	do	
10	Saint-au-Cochon.....	7	M. McLaren (réparateur) {	420	do	
			G. W. Forrest.....	50 ou comm'n* {	do	

11	Betsiamis.....	31	P. C. Dupuis.....	50 do	do	La ligne à l'est de Betsiamis a été exploitée par le département des Travaux publics depuis qu'elle est construite. Le 31 novembre 1883 elle se rendait à Pentecôte et le 16 décembre 1884 à un endroit situé à 125 milles plus à l'est.
12	Pointe-aux-Outardes.....	12	W. Pelletier.....	420	1er août 1883	
13	Pointe-Paradis, Manicouagan	18	N. F. Comeau.....	50 ou comm'n* {	15 oct. 1883. {	
14	River Godbout.....	26	J. Fafford.....	50 do	28 déc. 1883. {	
15	Pointe-des-Monts.....	18½	Mme Fonth.....	50 do	16 mai 1884. {	
16	Baie de la Trinité.....	7½	Jos. Gagnon.....	50 do	16 fév. 1884. {	
17	Rivière Pentecôte.....	31	P. O. Bonenfant (agent du surintendant).....	200	1er avril 1885	
18	Sept-Isles.....	29½	P. E. Vignault.....	180	2 janv. 1884	
19	Rivière Moisie.....	19				
20	Poste de Mingan.....	95				
21	Pointe-aux-Esquimaux.....	18				
22	Natasquan.....	64				
23	Wapitagan.....	60				
24	Shectag.....	83				
25	Bonne-Espérance.....	49				
26	Blanc-Sablon.....	24				
		702		1,970		

Coût d'une ligne aérienne complète jusqu'à Mille-Vaches, à \$135 par mille..... \$11,610 00
 do do de Mille-Vaches à Betsiamis, à \$250 par mille..... 14,625 00
 do do sections entre Betsiamis et Pentecôte, \$176.50 par mille..... 13,239 00
 Coût d'un neud de câble à travers le Saguenay, près de Tadoussac..... 1,100 00
 Coût de 12 do Betsiamis à la Pointe-aux-Outardes, et 25 neuds, Pointe Paradis à la Rivière Godbout..... 16,700 00
 \$57,274 00

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Betsiamis (en sus des recettes qui jusqu'ici ont été retenues par la compagnie de télégraphie du G. N. O.)..... \$1,000 00
 Betsiamis à la rivière Moisie..... 2,400 00
 Réparations au câble..... 500 00
 A porter dans le budget de 1885-86..... \$3,900 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT — Suite.
 SYSTEME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances Inter-médiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Québec	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest..	185 00	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien — soit \$30 par année.
2	L'Ange Gardien Saint-Pierre (câble de 3 milles)	13 4	C. Turcott.....	50 00 or com'n....	1er mars 1885.	
3	Sainte-Pétronille	4½	M. Ferland	50 00 do	1er déc. 1884.	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes du gouvernement, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
4	Saint-Laurent.....	6½	Mlle L. Chabot	50 00 do	20 do 1884.	
5	Saint-Jean.....	7	H. Bernard	50 00 do	1er janv. 1885	
6	Saint-François (y compris câble de ½ milles)	6½	M. Emond.....	50 00 do	1er mars 1885	
7	Compte de la quar., Grosse-Isle	9	.....	.....	.....
8	Hôpital de Grosse-Isle.....	1½	.....	.....	.....
	Total	52		435 00		

Coût des lignes aériennes, 13 milles sur les poteaux de la compagnie \$ 216 07
 32½ milles sur l'île d'Orléans et la Grosse-Isle, compl., (environ \$190.50 par mille en moy) 6,191 83

Coût total de la ligne aérienne..... \$6,407 90
 Coût du câble (¾ mille de rechange), 6½ nœuds, submergés..... 4,092 10

Coût primitif total de la ligne entière..... \$10,500 00

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations .. \$ 850 00
 Réparations au câble..... 300 00

A porter au budget de 1885-86 \$1,150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—Suite.

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires		Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMO.
		Milles.	\$ cts.				
1	Qu'Appelle.....	0		E. W. Warner.....	540 00	Janv. 1883.....	Le bureau de Qu'Appelle a été ouvert le 1er janvier 1883 et tenu par Mlle A. M. Clark jusqu'à la date de la nomination de Mlle Johnston. Les bureaux de Humbolt, Battleford et Edmonton ont été ouverts en 1876 pour le service de la colonisation, le long du tracé abandonné du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la ligne a été exploitée par le département des chemins de fer jusqu'en juillet 1882
2	Fort-Qu'Appelle.....	19		Mlle A. Johnston.....	420 00	1er mars 1883.	
3	Battes de Tondra.....	46		A. Von Lindeburg.....	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humbolt.....	78		J. M. Anderson.....	720 00	1er mai 1884.	
5	Traverse de Clarke.....	55		R. J. Molloy, agent.....	720 00	do	
6	Battleford.....	85		R. W. Gaswell, réparateur.....	720 00	1er nov. 1883.	
7	Eleanor.....	76		H. Richardson, agent.....	720 00	Antér. à 1882	
8	Edmonton.....	178		S. A. McFarlane, réparateur.....	720 00	1er avril 1884.	
				Wm. Latimer do	720 00	do	
				J. F. D. Parker do	720 00	1er août 1884.	
				W. C. Gillis do	720 00	1er oct. 1884...	
				A. Taylor, agent.....	720 00	Antér. à 1882	
				W. McKay, réparateur.....	720 00	1er oct. 1882...	
	<i>Ligne d'embranchement—</i>						a. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert se relieront au télégraphe au moyen du téléphone.
9	Traverse de Clarke.....	0		.....	720 00	1er oct. 1884...
10	Stobart.....	60		A. A. Porter.....	720 00	Nov. 1883.....	
	Prince-Albert.....	23		A. Stackhouse.....			
11	<i>Ligne d'embranchement—</i>						
	Traverse de Clarke.....	0					
	Saskatoon.....	14		Voir note a.			
12	<i>Ligne d'embranchement—</i>						
	Edmonton.....	0					
	Saint-Albert.....	9					
	Total.....	643			10,200 00		

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations—à porter au budget de 1886-86, \$17,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MEMO.
		Milles.		\$ cts.		
1	<i>Ligne du Fort-Macleod—</i>					
2	Jonction de Galt.....	0	P. E. Carman.....	240 00	Mai, 1885.....	
3	Lethbridge.....	107	A. Cochran.....	360 00	Mai, 1885.....	
4	Fort-Macleod.....	28½	Caporal White.....	200 00	do.....	
5	<i>Ligne de la Montagne-de-Bois—</i>					
6	Mâchoire-d'Orignal.....	0	H. Rutherford.....	240 00	.....
	Montagne-de-Bois.....	90½	J. S. Macdonald.....	720 00	.....
	Total.....	226½		1,760 00		

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations—à porter au budget de 1885-86, \$3,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
Victoria.....	Milles.	W. F. Archibald.....	Gérant et opérateur.....	\$ 100 00	1er nov. 1884	Allocation pour réparations, \$3 par jour.
do		J. A. Carmichael.....	Aide et commis.....	65 00	1er janv. 1881	
do		Wm. Christie.....	Opérateur de nuit.....	75 00	80 do 1885	
do		G. Sinclair.....	Opérateur.....	60 00	22 nov. 1884	
do		Max Leclaire.....	Messageur.....	20 00	1er janv. 1882	
Cowican.....	31	C. H. Sherwood.....	Opérateur et réparateur.....	50 00	11 do 1884	do \$2 do
Chemaisius.....	8	Mme Skinner.....	Opérateur.....	60 00	1er mai 1881	Station du service des réparations; pas d'appoint.
Nanaimo.....	9	T. D. Conway.....	Opérateur et réparateur.....	60 00	1er août 1883	Allocation pour réparations, \$2 par jour.
Baie-du-Départ.....	25	J. A. Callaghan.....	do	60 00	1er août 1883	\$4 do
Valdes.....	16	E. H. Wake.....	Opérateur et réparateur.....	20 00	15 août 1881	Station de téléphone aux quais des houtillères.
Granville.....	35	H. J. Edwards.....	do	50 00	22 nov. 1884	Allocation pour réparations, \$2 par jour.
New-Westminster.....	11½	James Wilson.....	Contrôleur de district.....	125 00	22 mai 1880	
do		S. T. Mackintosh.....	Gérant et opérateur.....	90 00	1er nov. 1884	
do		Mlle S. E. Maclure.....	Aide-opérateur.....	75 00	1er mai 1881	do \$5 do
do		J. Ross.....	Opérateur de nuit.....	75 00	1er nov. 1884	
do		G. W. McMurphy.....	Messageur.....	20 00	1er déc. 1884	
Moodyville.....		John Maclure.....	Opérateur et réparateur.....	60 00	1er mars 1865	Ligne partic. expl. p. la Cie des scier. de Moodyville.
Matsqui.....	36	John McGutcheon.....	do	50 00	15 juin 1865	Plus 36 milles d'une seconde ligne télégraphique;
Obiilwack.....	22	Mme E. Daly.....	Opérateur.....	50 00	1er nov. 1879	Allocation pour réparations, \$1 par jour.
Hope.....	36	F. S. Brown.....	Opérateur et réparateur.....	50 00	10 janv. 1882	do \$1 do
Yale.....	13	James Fraser.....	Messageur et aide.....	30 00	17 juillet 1885	do \$3 do
do		H. T. MacAnley.....	Opérateur et réparateur.....	60 00	30 nov. 1884	
Easton-Bar.....	25	W. K. Reynolds.....	Opérateur.....	50 00	1er juin 1885	\$15 par mois, entretien d'un cheval.
Keeler's.....	16	H. A. F. MacLeod.....	Opérateur et réparateur.....	50 00	1er juin 1885	Quart. de l'ingén. de div. du ch. de fer du Pacifique.
Lytton.....	17	Daniel O'Hara.....	Opérateur.....	60 00	27 mai 1880	\$50 par mois, entretien d'un cheval.
Spenace-Bridge.....	6	H. L. Good.....	Opérateur et réparateur.....	60 00	16 fév. 1886	Quart. de l'ingén. de div. du ch. de fer du Pacifique.
Orique de la Oche.....	30	O. E. Chapman.....	do	60 00	27 mai 1880	Allocation pour réparations, \$3 par jour.
Savona's-Ferry.....	22	A. J. Venn.....	Opérateur.....	50 00	1er mai 1885	do \$3 do
Kamloops.....	26	J. A. LeBourdais.....	Opérateur et réparateur.....	50 00	28 oct. 1881	do \$2 do
Glinnton.....	26	Wm. Walker.....	do	50 00	1er oct. 1883	do \$2 50 do
Bridge-Greek.....	63	Wm. Yeates.....	do	60 00	1er mai 1880	\$10 par mois, entretien d'un cheval.
Soda-Greek.....	78	Henry Yeates.....	do	60 00	1er mai 1866	\$15 do
Quesnelle.....	54½	Mlle I. Barclay.....	Opérateur.....	47 00	— juin 1882	\$15 do
Stanley.....	48	W. W. Dodd.....	do	83 33	28 avril 1882	Bureau privé; pas d'appointements.
Bakerville.....	13	James Stone.....	Opérateur et réparateur.....	83 33	17 fév. 1873	Allocation pour réparations, \$3 par jour.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT, COLOMBIE-BRITANNIQUE—Suite.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
<i>Branches.</i>	Milles.			\$ cts.		
New-Westminster à Ladner's Landing, (½ mille câble).....	18	J. H. Good.....	Opérateur.....	40 00	22 nov. 1884	
New-Westminster à Port-Moody.....	7½	Earle Atkins.....	do.....		14 janv. 1884	
<i>Prolongement de la ligne principale.</i>						
Victoria.....	19½					
Dungeness, T. W., (y compris 17 milles de câble).....						
Total.....	72½			1,845 33		

Total des appointements, \$1,845.33 par mois ; \$22,144 par année.

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements, fournitures et réparations, à porter au budget de 1885-86.....	\$34,500 00
Revenu probable.....	32,500 00
Balance, déficit.....	\$2,000 00

ANNEXE No 23.

—
ETATS

INDIQUANT

- 1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT;
3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics du Canada, du
30 juin 1884 au 1er juillet 1885.

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
			\$ cts.
EDIFICES PUBLICS.			
<i>Ontario.</i>			
Cobourg, bureau de poste de—Installation	W. Battell.....	11 juill. 1884	1,735 00
Kingston do do	S. Jenkins.....	9 août 1884	595 00
Gananoque—Appareil de chauffage à la douane.	Chas. Garth et Cie.....	9 do 1884	992 50
Stratford, bureau de poste de—Horloge de la tour.....	Woods et Ellis.....	8 do 1884	1,556 00
Cornwall—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	Chas. Garth et Cie.....	13 nov. 1884	1,575 00
Galt—Construction du bureau de poste, etc.....	M. A. Piggott.....	15 do 1884	21,000 00
Orangeville do do	do	15 do 1884	11,150 00
Hamilton—Appareil de chauffage à la douane.	J. J. Blackmore et Cie.	10 janv. 1885	5,800 00
Clifton do au bur. de poste, etc.	Chas. Garth et Cie.....	21 do 1885	1,760 00
Port-Hope do do	E. Chanteloup.....	23 do 1885	1,485 00
En général—Devants de boîtes aux lettres.....	do	20 do 1885	20,000 00
Clifton, bureau de poste de—Installation.....	J. E. Askwith.....	3 mars 1885	500 00
Kingston—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	J. J. Blackmore et Cie	16 do 1885	1,600 00
Breckville do do	do	16 do 1885	1,850 00
London—Addition à la douane.....	P. Navin	20 do 1885	4,000 00
Brockville, bureau de poste de—Installation.....	John S. Mix	4 avril 1885	1,938 00
St-Thomas—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	J. J. Blackmore et Cie.	20 do 1885	1,899 00
Berlin do do	Adam Clark	20 do 1885	1,482 96
Port-Hope, bureau de poste de—Installation.....	Thos. Newson	20 mars 1885	2,400 00
Cornwall do do	Lewis A. Ross	22 avril 1885	1,300 00
Amherstburg do do	P. Navin	8 juin 1885	1,800 00
<i>Québec.</i>			
Québec—Réparer l'ouv. des maçons à l'Esplanade...	Geo. Beaucage.....	.....	213 00
Sorel—Construction d'un bureau de poste, etc.....	do	24 juill. 1884	24 750 00
St-Vincent-de-Paul—Fourniture de bois de chauffage	L. Villeneuve et Cie....	25 do 1884	2,812 50
Montréal, entrepôt de vérification de—Changer l'élé- vateur de place.....	Geo. Brush.....	4 avril 1884	330 00
Montréal, hangar d'exer. de—Fonda. de salles d'arm.	St. Louis et Frère.....	25 do 1884	12,702 00
Chicoutimi, hôpital de marine de—Additions.....	W. Warren .....	.....	4,034 50
Sherbrooke—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc	Chas. Garth et Cie.....	2 déc. 1884	1,632 00
Trois-Rivières do do	Hydro. Caloric Asso- ciation, Montréal....	8 do 1884	832 00
Montréal—Chaudière neuve, à la douane.....	Geo. Brush.....	3 oct. 1884	1,545 00
Saint-Vincent-de-Paul—Orgue pour la chapelle.	A. Desrosier.....	20 avril 1885	2,200 00
Sherbrooke, bureau de poste de—Installation.....	G. G. Bryant.....	19 déc. 1884	1,297 00
do Ameublement, revenu de l'int. et douane	S. Twose.....	15 avril 1885	1,039 63
Sorel, bureau de poste de—Modification de la voûte.	J. B. Gauthier.....	30 avril 1885	550 00
Québec, entrepôt de vérification—Construction de machine, élévateur, etc.....	Carrière, Laine et Cie.	12 mai 1885	2,580 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Newcastle—Construction d'un bureau de poste, etc.	McDonald et Treen....	6 août 1884	31,250 00
Carleton, bureau de poste, etc. de—Installation.....	Causey, Bond et Milden	7 juill. 1884	642 70
Bathurst—Construction d'un bureau de poste, etc....	John Black	26 nov. 1884	18,325 00
Woodstock—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc	Wisdom et Fish.....	30 janv. 1885	1,750 00
Moncton do do	do	11 avril 1885	1,482 96
St-Stephen—Construction d'un bureau de poste, etc	John MacPherson.....	1er juin '85	14,700 00
Woodstock, bureau de poste, etc., de—Installation...	J. Limerick.....	11 mai 1885	1,000 00
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst—Construction d'un bureau de poste, etc....	Rhodes, Curry et Cie.	17 sept. 1884	27,374
Windsor—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc....	E. Chanteloup.....	30 janv. 1885	1,260 00

N° 1.—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			
<i>Nouvelle-Ecosse—Suite.</i>			
			\$ cts.
Digby—Construction de (2) entrepôts sur quai.....	D. C. et D. W. Clark...	28 nov. 1884	1,545 00
Truro—Appareil de chauff. au bureau de poste, etc....	E. Chanteloup.....	30 janv. 1885	1,180 00
Yarmouth—Construction d'un do	Milliken, Gray et Wheaton.....	21 mai 1885	23,248 00
Baddeck do do	R. H. Hill	20 juin 1885	7,500 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Summerside—Appareil de ch. au bur. de poste, etc....	McKinnon et McLean...	26 mars 1885	1,187 00
Charlottetown—Construction d'un bur. de poste.....	T. C. Connor.....	13 avril 1885	57,397 00
<i>Manitoba.</i>			
Winnipeg—Edifices du parlement—Nivellement, clô- tures, etc.	Rourke et Cass.	7 août 1884	7,750 00
do Résidence du lieutenant-gouverneur— Construction d'une glacière, etc.....	J. E. Gelley et Cie.....	25 do 1884	2,885 00
do Achèvement du bureau de poste, etc.	do	10 oct. 1884	135,130 00
do Construction d'un hangar d'exercice.....	Murray et McDiarmid....	28 do 1884	15,940 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Medicine-Hat et Calgary—Construction de dépôts d'immigrants.....	M. P. Zindord.....	28 nov. 1884	11,375 00
Régina—Fourniture de pierre pour édifice fédéral.....	F. J. Bowles.....	23 mars 1885	8,526 38
do do 750,000 briques do	Martin et Betteridge....	7 avril 1885	12,750 00
do Construction d'une prison et asile.....	J. E. Gelley et Cie.....	2 juin 1885	15,877 00
do do d'un bureau de poste.....	do	do	4,121 00
Qu'Appelle—Ecole d'industrie—Clôture de piquets... do do do lattes.....	} M. P. Zindord.	3 nov. 1884	0 30 p. pd.
			0 90 do
<i>Ottawa.</i>			
Edifices publics—Fourniture de houille, 1884-85.....	G. W. McCullough.....	22 août 1884	8,893 35
do Peinture de fer de la clôture.....	Thos. Keough.....	5 juill. 1884	192 00
do Enlèvement de la neige.....	John Bruce.....	6 déc. 1884	700 00
Eideau Hall do	Alex. Devlin.....	9 do 1884	495 00
Edifices publics—Devants de boîtes aux lettres pour la chambre des Communes.	E. Chanteloup.....	2 do 1884	195 00
do Approvisionnement de glace.....	John Moore.....	23 fév. 1885	46 00
do Approv. de bois de chauff., érable....	} John Heney.....	19 mai 1885	4 95 p. cord.
do do do mélé....			4 75 do
do do do pin.....			2 75 do
HAVRES ET RIVIÈRES.			
<i>Ontario.</i>			
Wilson's Rock—Construction d'une cale et d'une bal.	Burdett et Clark.....	29 juill. 1884	3,780 00
Port-Arthur—Construction d'un brise-lames	D. Macdonald	8 sept. 1884	146,000 00
Port-Elgin—Prolongement du brise-lames	D. Porter	24 nov. 1884	11,135 00
Lion's-Head—Addition à la jetée.....	Porter et Reed.....	24 do 1884	4,135 00
Collingwood—Réparations au brise-lames.	D. Fleming	17 déc. 1884	4,214 73
do Addition au brise-lames.....	E. Murphy.....	10 mars 1885	19,000 00
Kingsville—Renforcer la jetée.....	Porter et Reed.....	20 avril 1885	4,915 00

N^o 1.—ENTREPRISES adjudgées par le département des travaux publics, etc.—Fin.

Ouvrages.	Noms des entrepreneurs.	Date.	Montant.
			\$ cts.
HAVRES ET RIVIÈRES—Suite.			
<i>Québec.</i>			
Yamaska—Achèvement de l'écluse et construction d'une digue à l'île à Cardin.....	McCarron et Cameron.....	3 juill. 1884	26,667 00
Sault-au-Cochon—Construction d'une pile isolée.....	Geo. Tanguay.....	11 août 1884	4,000 00
Newport—Fourniture de bois pour quais.....	J. St-Laurent et Grenier.....	28 janv. 1885	.....
Sainte-Anne de Bellevue—Construction d'un quai.....	Gobier et Dagenais.....	9 mai 1885	4,150 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Anderson's Hollow—Prolongement du brise-lames....	Wallace et Steeves.....	15 déc. 1884	1,600 00
Cap Hopewell—Prolongement du quai de délestage....	G. W. Steeves.....	5 mars 1885	3,500 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Tignish—Prolongement du brise-lames.....	J. H. Myrick.....	27 nov. 1884	4,125 00
Pointe de Hurd—Prolongement du quai de délestage.	J. Geady.....	1er mai 1885	3,145 00
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Esquimalt—Achèvement du bassin de radoub.....	Larkin, Connolly et Cie	8 nov. 1884	374,559 00
DRAGAGE.			
Rivière Kaministiquia, Ont.....	Chas. S. Barker.....	8 juill. 1884	20,000 00
Fourniture de bois nécessaire pour l'outillage.....	A. Hurteau et Frères....	27 nov. 1884	3,171 08
Construction et installation, etc., d'un condensateur dans le dragueur <i>St. Lawrence</i> , port de St-Jean...	Geo. Fleming et Fils....	26 mai 1885	2,520 00
TÉLÉGRAPHES.			
Province de Québec—Construction d'une ligne de télégraphe sur la Grosse-Ile et l'île d'Orléans....	Pierre Langlois.....	23 août 1884	p.m. 49 50
Territoires du Nord-Ouest—Construction d'un bureau de télégraphe à Prince-Albert.....	Campbell et McGregor.	18 juill. 1884	366 00
Territoires du Nord-Ouest—Construction d'une station de télégraphe à la Traverse de Clark et à Humboldt.....	do.....	18 août 1884	2,494 00
Territoires du Nord-Ouest—Transport de fil métallique, etc., pour la ligne de télégraphe entre Battleford et Edmonton.....	C. J. Brydges, Cie B.H..	17 mars 1885	De Courant-Rapide à Battleford, 2 cts. par lb. De Courant-Rapide à Fort Pitt, 2½ cts. par lb. \$21.83 par 35 poteaux.
Territoires du Nord-Ouest—Poteaux de télégraphe pour la ligne entre le Lac aux Canards et Carlton.....	Andrew Peterson.....	.....	.....

L. C. PANET.

N^o 2.—Etat indiquant les propriétés achetées par le département des Travaux publics, pendant l'exercice terminé 30 juin 1885.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteur.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1884.						\$ cts.
7 avril....	Thos. McAdam.....	Sa Majesté.....	Lot de terrain sur la rue Broadway, dans la ville d'Orangeville, Ont.	Emplacement pour édifice fédéral.	75 x 132 pieds....	1,200 00
27 juin....	Jacob Bingay et uz.....	do	Lot de terrain à l'angle sud-ouest des rues John et Main, dans la ville de Yarmouth, N.-E.	do	42 pds. 6 pcs. x 140 pds. 4 pcs.	6,000 00
7 juillet..	Michel Forcier.....	do	Partie du lot 301, paroisse de Saint-Michel d'Yamaska, P.-Q.	Travaux de la rivière Yamaska.	0-59 acres.....	59 00
23 do....	Robt. Musgrave.....	do	Lot de terrain sur le côté sud de la rue Main, dans la ville de Baddeck, Cap-Breton, N.-E.	Emplacement pour édifice fédéral.	100 x 80 pieds....	1,000 00
2 sept....	Pasteur et marguilliers de l'église de Saint-Paul, London, Ont.	do	Lot de terrain dans Srdner-Nord de tenant au terrain transféré à l'Etat en 1870.	do	7,000 pds. carrés	1,800 00
20 do....	La municipalité de Richmond, N.-E.	do	Lot de terrain dans Arichat, N.-E., tenant à celui vendu au département.	Emplacement pour édifice fédéral.	270 pieds carrés.	5,000 00
10 do....	La corporation de la ville de Barris.	do	Ordonnance saisissant Sa Majesté d'un morceau de terre additionnel à Barrie, Ont	do	.....	Don.
28 octobre.	La Cie du quai de Saint-Jean, Ile d'Orléans.	do	Quai et terrain à Saint-Jean, Ile d'Orléans....	.....	.....	8,000 00
1885.						
19 février.	La Cie d'entrepôt, de dock et de quaiage du Saint-Laurent.	do	Quai et terrain à Lévis, P.-Q.....	Dépôt d'immigrants.....	.....	42,000 00
23 mai....	Montague Muttart.....	do	Ban de terre, faisant partie du lot ou township 28, dans le comté de Prince, I. P.-E.	.....	.....	1 00
24 juin....	G. W. Henshaw.....	do	Ile connue sous le nom d'Ile à Cardin, à la limite du village de St-Michel d'Yamaska.	Travaux de la rivière Yamaska.	.....	88 00

L. C. PANET.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 octobre 1885.

N° 3.—État indiquant les propriétés louées au département des travaux publics, ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date du bail.	Locataires.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Somme à payer.
						\$ cts.
1885.						
2 février.	Sa Majesté	Bronson et Weston...	Partie de la réserve de l'Etat, côté sud de la rue Midvie, lie Victoria, Ottawa.		21 ans.....	50 00 par année
20 avril...	do	J. R. Booth	Partie de la réserve de l'Etat à la Chaudière, dans la cité d'Ottawa		21 do	104 00 do
1er mai...	John Durie et Fils	Sa Majesté	Renouvellement du bail des salles aux 2 et 3e étages, au-dessus de leur magasin, sur la rue Sparks, Ottawa.	Département des affaires des sauvages.	2 do	730 00 do
.....	Corporation de la cité de Toronto.	do	Renouvellement du bail de partie du lot de grève n° 39, dans la cité de Toronto, contenant d'après mesurage, 11,765 pieds en superficie.	Douane.....	21 do	621 25 do

L. C. PANET.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 18 novembre 1885.

ANNEXE No 24.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1885.

ET AYANT RAPPORT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

OU AUX OUVRAGES PLACÉS SOUS SON CONTROLE.

LISTE de quelques-uns des actes du parlement du Canada, passés à la session de 1885, et ayant rapport au département des Travaux publics ou aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet..	Titre du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Cales sèches—Pour encourager la construction de cales sèches	Acte modifiant l'acte 45 Vict , ch. 17, à l'effet d'encourager la construction de cales sèches.	5	12
Ponts—Modifiant la loi concernant les ponts, estacades et autres travaux établis en eaux navigables sous l'autorité d'actes provinciaux.	Acte modifiant la loi concernant les ponts, estacades et autres travaux établis en eaux navigables sous l'autorité d'actes provinciaux.	6	12
Service civil du Canada—Modifiant les actes de 1882, 1883 et 1884.	Acte à l'effet de modifier et refondre les actes du service civil de 1882, 1883 et 1884.	46	101
Trois-Rivières — Avance d'une certaine somme aux commissaires du havre des Trois-Rivières.	Acte à l'effet d'autoriser l'avance d'une certaine somme aux commissaires du havre de Trois-Rivières.	76	218
Havre de Québec, etc.—Pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent.	Acte à l'effet de faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec.	77	220
Travaux publics—Maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics.	Acte pour modifier de nouveau "l'Acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics."	80	222

L. C. PANET.

ANNEXE No 25.

TABLEAUX DES DISTANCES, Etc., Etc.

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

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ.

Sous-ministre des Travaux publics.

ANNEXE No 25.

Ire PARTIE.

INDEX DES TABLEAUX CONCERNANT LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

- N^o 1.—Tableau des distances, navigation du Saint-Laurent, depuis le Déroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.
- N^o 2.—Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.
- N^o 3.—Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.
- N^o 4.—Navigation du Saint-Laurent: Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus de celui de la marée, à Albany et aux Trois-Rivières, d'après diverses autorités.
- N^o 5.—Niveaux constatés entre la marée basse aux Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n^o 1, au pied du canal Lachine.
- N^o 6.—Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n^o 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.
- N^o 7.—Navigation du Saint-Laurent: Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.
- N^o 8.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
- N^o 9.—Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.
- N^o 10.—Canal du Sault-Sainte-Marie.
- N^o 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.
- N^o 12.—Lac Saint-Jean; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.
- N^o 13.—Route d'eau, depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.
- N^o 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1884 inclusivement.
- N^o 15.—TABLEAU des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1884 inclusivement.
- N^o 16.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du déroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.
- N^o 17.—Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.
- N^o 18.—Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.
- N^o 19.—COURS D'EAU ET NAPPES D'EAU NAVIGABLES.—Manitoba et le Nord-Ouest.
- N^o 20.—Volume d'eau que décharge la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.
- N^o 21.—Noms des navires qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.
- N^o 22.—Port-Nelson, Baie d'Hudson.
- N^o —Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais.

(N^o de renvoi, 40,995.)

TABLEAUX DES DISTANCES, ETC.

N^o 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

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

De	A	Sections de navigation.	Miles statutaires.	
			Inter-médiaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile.....	Cap-Whittle.....	Golfe Saint-Laurent.....	240	240
Cap Whittle.....	Phare ouest d'Anticosti....	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti....	Pointe-au-Père.....	Fleuve Saint-Laurent....	203	643
Pointe-au-Père.....	Rimouski	do	6	649
Rimouski.....	Bic	do	12	661
Bic.....	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v.Saguena) ^y	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières.....	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières.....	Montréal.....	do	86	986
Montréal.....	Lachine.....	Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.....	Beauharnois	Lac Saint-Louis.....	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Sainte-Cécile.....	Canal Beauharnois.....	17 $\frac{1}{2}$	1,027
Sainte-Cécile.....	Cornwall.....	Lac Saint-François.....	32 $\frac{1}{2}$	1,059 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Dickinson's-Landing.....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,071
Dickinson's-Landing.....	Pointe-Farran.....	Fleuve Saint-Laurent....	5	1,076 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran.....	Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Canal de la P'te-Farran..	3	1,079 $\frac{1}{2}$
Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent....	10 $\frac{1}{2}$	1,089 $\frac{1}{2}$
Williamsburg	Rapide-Plat.....	Canal du Rapide Plat....	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat.....	Village de la P'te-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la P'te-Iroquois.	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwards- burg	Canal de la Jonction....	2 $\frac{1}{2}$	1,095 $\frac{1}{2}$
Pointe-Cardinal.....	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops.....	2	1,097 $\frac{1}{2}$
Rapide des Galops	Prescott.....	Fleuve Saint-Laurent....	7 $\frac{1}{2}$	1,105
Prescott.....	Kingston.....	do	59	1,164
Kingston.....	Port-Dalhousie.....	Lac Ontario.....	170	1,334
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne.....	Canal Welland.....	27	1,361
Port-Colborne.....	Amherstburg.....	Lac Érié.....	232	1,593
Amherstburg	Windsor.....	Rivière Détroit.....	18	1,611
Windsor.....	Pied de l'Ile Sainte-Marie..	Lac Sainte-Claire.....	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie..	Sarnia.....	Rivière Sainte-Claire....	33	1,669
Sarnia.....	Pied de l'Ile Saint-Joseph..	Lac Huron.....	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph..	Sault-Sainte-Marie.....	Rivière Sainte-Marie....	47	1,986
Sault-Sainte-Marie.....	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie....	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth.....	Lac Supérieur	390	2,384

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

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,23 $\frac{1}{2}$ milles statutaires.

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

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., voyez les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n^o 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, voir l'annexe n^o 18.—G.F.B.

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

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1884.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — Voir observations au n° 7.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution.....	25	27½
Canal Lachine—Agrandissement achevé	12	12
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	12
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876	9	12
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884	9	12
Canal Murray—Achévé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navigat.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la lig. princ. de nav..	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé.....	12	12
Canal du Sault-Sainte-Marie—Etat du Michigan—Agrandissem. achevé..	16·8	16·8

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

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

De.	A.	Milles statutaires.	
		Intermédiaires.	Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	6 ⁷ / ₁₀	6 ⁷ / ₁₀
Longue-Pointe.....	Pointe-aux-Trembles, en haut	4	10 ¹ / ₁₀
Pointe-aux-Trembles, en haut	Varennes	3 ³ / ₁₀	13 ³ / ₁₀
Varennes	Cap Saint-Michel	2 ¹ / ₁₀	15 ⁴ / ₁₀
Cap Saint-Michel.....	Verschères	5 ¹ / ₁₀	21 ⁵ / ₁₀
Verschères.....	Phares de l'île aux Prunes.....	1 ¹ / ₁₀	22 ⁶ / ₁₀
Phare de l'île aux Prunes.....	Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure.	6 ⁷ / ₁₀	29 ³ / ₁₀
Chenal de Contrecoeur, entrée supérieure..	Lavaltrie	1 ¹ / ₁₀	30 ⁴ / ₁₀
Lavaltrie	Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure..	4 ³ / ₁₀	35
Chenal de Contrecoeur, entrée inférieure..	Lanoraie	1 ³ / ₁₀	36 ³ / ₁₀
Lanoraie.....	Sorel, vis-à-vis du phare	8 ⁷ / ₁₀	45
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	3 ³ / ₁₀	48 ³ / ₁₀
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	3 ³ / ₁₀	52 ³ / ₁₀
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	5 ¹ / ₁₀	57 ⁴ / ₁₀
Phare flottant n° 1	do 2.....	2 ⁹ / ₁₀	60 ⁴ / ₁₀
do 2	Bouée blanche	4 ¹ / ₁₀	64 ⁵ / ₁₀
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	6 ³ / ₁₀	71 ⁸ / ₁₀
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François.....	4 ⁷ / ₁₀	76 ⁵ / ₁₀
Port-Saint-François	Trois-Rivières	6 ³ / ₁₀	83
Trois-Rivières.....	Bécancour, bouée de fer au coude.....	5 ⁶ / ₁₀	87 ⁶ / ₁₀
Bécancour, bouée de fer au coude.....	Champlain	6	93 ⁶ / ₁₀
Champlain	Quai de Batiscan	7 ⁹ / ₁₀	101 ⁵ / ₁₀
Quai de Batiscan.....	Cap-Levrant	4	105 ⁵ / ₁₀
Cap-Levrant	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	3 ¹ / ₁₀	108 ⁶ / ₁₀
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal.	Cap-Charles	2 ¹ / ₁₀	111
Cap-Charles	Rapides du Richelieu,	9	120
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	4 ⁹ / ₁₀	124 ⁵ / ₁₀
Quai du Platon.....	Sainte-Croix	5 ³ / ₁₀	130 ⁸ / ₁₀
Sainte-Croix	Écureuils	1 ¹ / ₁₀	132
Écureuils	Pointe-aux-Trembles, en bas	7	139
Pointe-aux-Trembles, en bas	Cap-Rouge	12	151
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	9 ¹ / ₁₀	160 ¹ / ₁₀

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

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

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée au Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Ontarien pour les navires, Shanly, 1856.	Canal projeté de l'Ontarien pour les navires, Clarke, 1859.	Rapport du ministre des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministre des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson ..	a. b. 0·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleu. Saint-Laurent.....	.....	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve Saint-Laurent .....	.....	.....	12·75	13 00	12·75	13·25	11·00	11·75
Kingston, lac Ontario.....	.....	1817. 232·20	234·00	.....	.....	234·00	234·00	240·00
Oswégo do	245·15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Erié, explor. de 1816	564 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876	571 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes...	.....	1818. 564·00	564·00	.....	.....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire .....	.....	.....	.....	.....	.....	572·00	568·00	570·75
Lac Huron .....	.....	1882. 590·00	594·00	.....	.....	578·00	574·00	576 75
B. Georgienne, lac Huron	.....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	575·75
Lac Michigan .....	.....	.....	.....	.....	.....	580·00	578·00	578·75
Lac Supérieur, Sault-St-Marie.....	Haut. moy. au-dessus du niveau de la mar. à N.-York. c. f. 601·78	1823. 627·00	.....	.....	.....	600·00	600·00	602 75

OBSERVATIONS.

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

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

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

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

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

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

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

Désignation.	Point de repère—chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Élévation.	
		Inter-médiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé aux Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	d 39·55	d 0·00	d 0·00
Som. de l'angle S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv. Point de repère au sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb....	56·55	17·00	17·00
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	90·00	33·45	50·45
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1.....	67·19	13·98	27·64
	e 51·28	e 15·91 Pieds d'eau sur le busc infér. de l'écluse n° 1.	e 11·73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal.....	35·86	e 15·42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Profondeur sur le busc, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal : sur le busc, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le busc, 19 pds.		Élévat. au-dessus du busc infér. de l'écluse n° 1.	
Sommet du cour. de la vieille écluse n° 1, au-des. du busc d'aval.	67·19	31·33	27·64
Niv. maxim. de l'inond. en amont du pont Victoria, avril 1858.	79·61	43·75	40 06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10 50 pieds ; cela correspond à 17 pieds sur le busc intérieur de l'écluse n° 1 Montréal.			

OBSERVATIONS.—Suite.

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

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

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

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

G. F. B.

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

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

Désignation.	Point de repère— Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère— Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois- Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	3·69	0 00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81·00	35·86	0 00	(—)3 69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1882 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	57·28	15·42	+11·73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récemment par la commission du port de Montréal	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau minimum, port de Montréal, tel que précédemment adopté	98 00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer... ..	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1. ..	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858..... ..	124·75	79·61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer.. ..	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I.C..... ..	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal ..	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

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

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic, chap. 33, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de \$900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On trouvera dans l'annexe n° 10, pages 199-203, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées sur le chenal varie de 350 à 450 pieds.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

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

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

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

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

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

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

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

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

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

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.M.T.P.

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

Noms des lacs et rivières qui les relient.	MILLES STATUTAIRES.			PROFONDEUR EN PIEDS.		Superficie en milles carrés.	Élévation au-dessus du niveau de la mer, aux Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602 $\frac{1}{2}$
Rivière Sainte-Marie	35	4	1	.....	60	30	584 $\frac{1}{2}$
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	578 $\frac{1}{2}$
Green Bay (<i>Baie Verte</i>)	100	25	18	.....	500	2,000	578 $\frac{1}{2}$
Détroit de Mackinaw	} Nonajouté ci-dessous.	50 20	10	200	40	.....	578 $\frac{1}{2}$
Baie Georgienne .....								130	55	40	.....	500	576$\frac{1}{2}$
Huron	270	105	70	.....	900	450	576 $\frac{1}{2}$
Rivière Sainte-Clair	33	.....	.....	.....	50	35	.....
Lac Sainte-Clair	25	25	20	.....	27	15	360
Rivière Détroit	25	3	1	.....	37	20	.....
Lac Érié	250	60	38	.....	204	90	10,000
Rivière Niagara	35	3	1	.....	.....	30	.....
Lac Ontario	190	52	40	.....	600	412	6,700
Lac Saint-François	38	5	4	.....	80	36	132
Lac Saint-Louis	15	7	5	.....	68	30	75
Lac Saint-Pierre	30	9	7	.....	40	8	200
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières...	186	.....	.....	.....	.....	20	.....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve.			96,877		.....
do do do do do do do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve			.....		.....

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

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

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

N° 10.—CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originai- rement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, \$999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut com- mencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été ter- miné qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à \$2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'asconcion totale varie de 16 $\frac{3}{4}$ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal ont chacune 350 pieds de long, 70 pieds de large au haut de la chambre et 61 au plafond, 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
1855.....	\$ 4,374 66	106,296	.....	.....	.....	18 juin	23 nov.
1856.....	7,575 78	101,458	.....	.....	.....	4 mai	28 do
1857.....	9,406 74	180,820	.....	.....	.....	9 do	30 do
1858.....	10,848 80	219,819	.....	.....	.....	18 avril	20 do
1859.....	16,941 84	352,642	.....	.....	.....	3 mai.....	28 do
1860.....	24,777 82	403,657	.....	.....	.....	11 do	26 do
1861.....	16,672 16	276,639	.....	.....	.....	3 do	14 do
1862.....	21,607 17	359,612	.....	.....	.....	27 avril	27 do
1863.....	30,574 44	507,434	.....	.....	.....	28 do	24 do
1864.....	34,287 31	571,438	1,045	366	1,411	2 mai.....	4 déc.
1865.....	22,339 64	409,062	602	395	997	1er do	3 do
1866.....	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867.....	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868.....	25,977 14	432,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869.....	31,579 96	524,884	939	399	1,338	4 do	29 nov.
1870.....	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871.....	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872.....	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	26 do
1873.....	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	18 do
1874.....	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875.....	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876.....	46,887 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877.....	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878.....	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879.....	41,385 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880.....	44,562 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881.....	Perception	2,092,757	1,706	2,117	4,704	7 mai	5 déc.
1882.....	des péages	2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883.....	discontinué,	2,042,269	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884.....	9 juin 1881.	2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do

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

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

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

En 1879, le nombre était de.....	100
" 1880, "	50
" 1881, "	181
" 1882, "	372
" 1883, "	237
" 1884, "	371

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

1882, tonnage enregistré, 2,468,088.	Tonnage de fret, 2,029,520
1883, " 2,042,259.	" 2,267,105
1884 " 2,997,837.	" 2,873,003

Voir n° 63,286 du brig. général Poe, A. E.-U.

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

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine.....	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois.....	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall.....	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg.....	200	45	9	180	44	9	700
Welland.....	270	45	12	250	44	12	1,000
Ecluse de Saint-Ours.....	200	45	7	180	44	7	600
Chambly.....	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau.....	134	33	5	120	31½	4½	250
Sainte-Anne.....	200	45	9	180	44	9	700
Carillon.....	200	45	9	180	44	9	700
Grenville.....	200	45	9	180	44	9	700
Culbute.....	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre.....	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent.....	131	32½	4½				
<i>Canaux des Etats-Unis.</i>							
Erié.....	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain.....	100	18	5	92	17½	4½	80
Sault-Ste-Marie (nouv.).	515	80	16	490	58	16	Pour pass. plusieurs navires.
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	2,000

(Pour les détails sur les canaux, voir les profils sous forme de tableaux, nos 1, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

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

Sa plus grande longueur depuis Belle-Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest.....	27¾ mil. sta.
Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouïatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien.....	20 “
Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac.....	17½ “
Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la Couronne, Québec, en 1880.....	85 “
Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la Couronne, Québec.....	365 40 “
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881.....	278 pieds.
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880.....	300 “
Élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870.....	293 “
On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 14 pieds en gagnant le large sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac....	3 à 60 pds.
<i>Voir la note 8, partie III, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.</i>	

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

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

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

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

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

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

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

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac.

Les vents.

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

La glace.

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

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

Le lit du lac.

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

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

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

Débordement du lac Saint-Jean.

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

G. F. B.

N° 13.—ROUTE D'EAU.

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

Noms des places.	DISTANCE EN MILES.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Par le routier imprimé.		Statut.					
	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
Tadoussac	0-00	0-00	0-75	0-86	Côté N.-E.	En brasses. 104	Mouillage..	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0-50	0-58	0-80	0-92	do	88	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Saint-Etienne	1-00	1-27	1-00	1-15	do	100	do	
Rivière Sainte-Marguerite	10-50	10-35	1-15	1-32	Côté S.-O.	60	do	
Illes St-Louis (pointe inférieure)	17-00	14-95	1-00	1-15	Côté N.	72	do	
Ille Saint-Barthélemi	18-00	17-14	1-30	1-50	1 m. de la rive S.	39	do	
Rivière Petit-Saguenay	24-00	18-98	1-20	1-38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière et anse Saint-Jean	24-00	21-28	1-30	1-50	Côté S.	90	do	
Anse du Cap Eternité	28-00	25-07	2-50	2-88	do	118	do	
Cap Eternité	30-00	32-78	2-00	2-30	Côté S.-O.	146	do	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur
Pointe-Trinité	32-00	36-80	0-90	1-04	Côté S.	145	do	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Tableau	35-00	40-25	1-70	1-96	Côté N.	142	do	
Descente-des-Femmes	43-00	46-23	1-30	1-50	Côté S.	118	Mouillage..	
Cap-à-l'Est	47-50	51-75	1-80	2-18	Côté N.	118	do	
Cap-à-l'Ouest ou pd. de la	47-00	46-00	1-80	2-07	do	80	do	Vis-à-vis le Cap-à-l'Ouest.
Baie des Ha! Ha!	55-00	53-59	1-80	2-07	do	80	do	
Tête de la Baie des Ha! Ha!	56-00	60-26	2-50	2-88	Dans le chenal..	5 près du riv. }	do	
Petits-Îlets	53-00	56-50	1-60	1-84	Côté O.	60	do	
Poince-aux-Roches	57-00	63-25	1-50	1-73	Côté N.	3 1/2	do	
Chicotimi	65-00	71-22	0-45	0-52	do	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statuaire.
Rivière Chicotimi	62-80	72-22	0-40	0-46	Côté S.		do	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Riv. des Vases, Terres-Rompues	67-15	77-22	0-20	0-23	do		do	
Rivière Shipshaw	68-02	78-22	to 0-50	to 0-58	Côté N.	2 à 1	do	
Rivière-aux-Sables	69-76	80-22	0-40	0-40	do	Pas de sondages.	La mer m. jusqu'ici.	
Grand Remous ou rivière des Anlaises, près la ligne de canton Kinogant	73-02	83-97	0-50	0-58	Côté S.	do	do	

Rivière Ducloux	78-50	87-97	.....	.....	do	do	do	Dans la direct. de l'O. à l'ext. orientale du lac St-Jean.
do Gervais	82-58	94-97	.....	.....	do	do	do	Dans la direct. N.-O. à l'extrém. orient. du lac St-Jean.
Jonction de la Grande et Petite Décharges	86-28	99-22	.....	.....	Entre N. et S.	do	do	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémit. occidentale ou supérieure.
Embouchure de la Petite Décharge, pied du lac St-Jean	96-50	110-97	0-50	0-58	Extrémité N.-E. du lac.	do	do	
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean	97-58	112-22	1-00	1-15	do	do	do	
Rivière Mistassin, vis Grande Décharge	119-32	137-22	0-65	0-75	Extrémité N.-O. du lac.	do	do	
Rivière Mistassin, vis Petite Décharge	118-02	135-72	.....	.....	do	do	do	
Rivière Périnonca, vis do do	113-45	130-47	0-87	1-00	Côté le plus au nord du lac.	do	do	
do Chomouchouan do do	118-23	135-97	0-44	0-50	Ext. S.-O. du lac.	do	do	
do Ouatchouan do do	113-02	129-97	.....	.....	Rive S.	do	do	
do Métatchouan do do	107-80	123-97	.....	.....	do	do	do	

Nota.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont corrigées. Celles qui sont données par le routier du St-Jean-Laurent publié en 1880, depuis la baie Sainte-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1 1/2 mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.—G. F. B.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Steamers.
1840.....	2	524	40	Unicorn.
1841.....	1	262	20	do
1842.....	1	250	20	North America.
1843.....	5	1,830	120	do et Alliance.
1844.....	4	1,165	90	Alliance.
1845.....	5	861	95	Pocahontas.
1846.....	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847.....				
1848.....	3	1,620	60	Alliance.
1849.....	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850.....	9	1,035	135	do
1851.....	9	1,035	135	do
1852.....	9	1,035	135	do
1853.....	15	2,145	225	Saguenay.
1854.....	15	2,145	225	do
1855.....	15	2,145	225	do
1856.....	15	2,145	225	do
1857.....	15	2,145	225	do
1858.....	15	2,145	225	do
1859.....	15	2,145	225	do
1860.....	15	2,145	225	do
1861.....	19	5,320	570	Magnet.
1862.....	19	5,320	570	do
1863.....	19	5,320	570	do
1864.....	21	5,880	630	do
1865.....	21	5,880	630	do
1866.....	31	8,505	930	do et Champlain.
1867.....	54	27,706	2,085	do et Union.
1868.....	42	19,880	1,560	do do
1869.....	77	36,593	2,255	do do
1870.....	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Clyde, Magnet, Union et Clyde.
1871.....	89	41,568	2,585	do do
1872.....	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873.....	14	6,100	280	} St. George, Clyde, Union, Saguenay.
1873.....	91	77,208	2,730	
1874.....	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875.....	88	76,666	2,640	do do
1876.....	90	81,115	2,700	do do
1877.....	96	82,356	2,880	do do
1878.....	106	92,861	3,180	do do
1879.....	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880.....	77	73,985	3,250	do do
1881.....	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882.....	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883.....	78	70,256	3,120	do et Union.
1884.....	85	70,095	3,400	do do
1885.....	77	60,087	3,080	St. Lawrence et Union.

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

Voir n° 63,156, daté du 14 novembre 1885, de M. A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à la vapeur du Saint-Laurent, Québec.

N° 15.—TABLEAU des navires d'outremer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885, inclusivement, donnant le nombre des navires, leurs tonnages et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Sault-au-Cochon.		
	Nomb. de navires	Tonnage enregistré.	Equi-pages.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-pages.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-pages.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equi-pages.
1840.....												
1841.....												
1842.....												
1843.....												
1844.....												
1845.....												
1846.....												
1847.....												
1848.....												
1849.....												
1850.....												
1851.....												
1852.....	45	19,908	617									
1853.....	23	10,478	329									
1854.....	23	13,738	358									
1855.....	9	5,771	160									
1856.....	26	12,235	285									
1857.....	21	13,480	324									
1858.....	13	8,749	232									
1859.....	28	14,534	406									
1860.....	31	15,853	475									
1861.....	31	21,999	541									
1862.....	13	10,753	263									
1863.....	21	12,244	310									
1864.....	19	12,395	310									
1865.....	18	14,767	385									
1866.....	28	19,812	533									
1867.....	13	7,892	174									
1868.....	17	12,301	304									
1869.....	25	17,215	383	18	11,275	254	8	8,215	246			
1870.....	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871.....	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872.....	34	22,077	494	1	531	12						
1873.....	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874.....	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875.....	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876.....	28	15,682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877.....	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878.....	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879.....	34	18,160	420	6	2,583	67				5	3,631	73
1880.....	42	23,907	543	4	1,855	49	7	2,578	80	10	4,494	117
1881.....	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882.....	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883.....	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	46	10	4,512	115
1884.....	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885*.....												

Voit n° 54,534, 12 décembre 1884, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec.
 Pour plus amples détails voir l'annexe n° 8, du Rapport général des Travaux publics, 1867-1882
 * Les états de 1885 ne sont pas parvenus à temps pour être publiés.

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

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

De	A	Sections de la voie.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires.	Total jusqu'au Déroit de Belle-Ile.
Déroit de Belle-Ile.	Québec.....	Golfé et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec.....	Pied du Sault Sainte-Marie	Fleuve et lacs du Saint-Laurent.....	1,160	1,986
Pied du Sault Ste-Marie.	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Sainte-Marie..	1	1,987
Tête du Sault Ste-Marie.	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie.....	7	1,994
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur.....	Lac Supérieur.....	270	2,264
Port-Arthur.....	Lac Shebandowan.....	Route Dawson, par terre.....	45	2,309
Lac Shebandowan.....	Pied du lac La Pluie.....	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages	192	2,501
Pied de la riv. La Pluie.	Tête de la rivière La Pluie	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances...	$\frac{1}{2}$	2,501 $\frac{1}{2}$
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois.	119 $\frac{3}{4}$	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Fort-Garry, Winnipeg.....	Route Dawson, par terre.....	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de... 530 milles statutaires.

Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages de Port-Arthur

à Fort-Garry, Winnipeg..... 452 do

Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg..... 429 do

Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry (Winnipeg), voir les rapports de S. J. Dawson, I.C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

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

G. F. B.

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

Nom des localités.	Distances inter-médiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
<i>Lac Winnipeg.</i>		
	Milles.	Milles.
[1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac. ...	260	260
<i>Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.</i>		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres.....	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres.....	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House.....	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin.....	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne.....	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan Nord et Sud.....	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au Rapide de Cole.....	9	
9. Du rapide de Cole à Carleton-House.....	71	
10. De Carleton-House à Battleford, sur la ligne proj. du c. de fer C. du Pacifique.....	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt.....	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan.....	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton.....	20	
Total de l'embouchure de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifique.....		318 1,073

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

N° 18.—OBSERVATIONS.

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

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles. Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près. A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, voir l'annexe, page 65 du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,690.

Pour les distances entre Port-Arthur et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, voir l'annexe n° 30, parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.—G.F.B.

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

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Longueur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	.....	.....	Le bateau à vapeur <i>Anson Northup</i> inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière.
Lacs Manitoba et Winnipegosis	230	.....	.....
Rivière Rouge (limites du Manitoba) ..	90	.....	.....	Voir n° 18.
Rivière Assiniboine	350	150	4	
Rivière Souris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	Le bateau à vapeur en fer <i>Lily</i> , appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis cinq ans.
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	.....	.....
La riv. Saskatchewan (Tronc principal)	400	.....	.....
La Saskatchewan (Branche du Nord)...	800	.....	.....
La Saskatchewan (Branche du Sud)....	1,000	750 à 2000	5 à 8	
Lac et rivière Athabaska.....	500	800	.....
Rivière de la Paix.....	700	.....	.....
Rivière Mackenzie et lac des Esclaves..	1,500	1200 à 3000	20 à 300	
Le Petit lac des Esclaves.....	75	.....	.....

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

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

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

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

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

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

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

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér....	Canadien	Appartient à la compagnie dite : "Winnipeg and Western Transportation Company."
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge infér.	do	
Prince Rupert ...	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	Appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Colville	Lac Winnipeg...	do	
Northcote	Saskatchewan ...	do	
Lilly	do	do	
Marquette	Assiniboine	do	Appartient à la Compagnie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Manitoba	Rivière Rouge...	Américain	
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.

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

N° 22.—PORT-NELSON.

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

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

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

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

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

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

En 1884 et 1885, un navire a été envoyé à la baie d'Hudson par le gouvernement fédéral, pour y constater quelle est la durée de la navigation ainsi que les moyens d'entrée et de sortie pour les bâtiments fréquentant cette baie.—G. F. B.

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

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazones	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopædia Britannica
Mississipi.....	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils.
Saint-Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écr.
Niagara.....	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp de l'Etat de N.-York.
Ganges.....	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nil	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopædia Britannica.
Ohio, à Wheeling..	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Tamise	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopædia Britannica.
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhin	88,600	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa (Grenville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français..	4,700	.....	9,500	.....	.....	do

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

ANNEXE No 25

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

ANNEXE No 25—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRE DES TABLES DES DISTANCES.

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

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

De	À	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Québec.....	Saguenay.....	Fleuve Saint-Laurent.....	106	121
Saguenay.....	Pointe-au-Père.....	do.....	53	61
Pointe-au-Père.....	Phare, extrêm. ouest d'Anticosti..	do.....	176	202
Extr. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador...	Golfe Saint-Laurent.....	175	201
Cap Whittle.....	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit.....	do.....	200	240
Belle-Ile.....	Malin-Head, nord de l'Irlande.....	Océan Atlantique.....	1,750	2,013
Malin-Head.....	Liverpool.....	do et mer d'Ir'd.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, <i>viâ</i> Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.			2,661	3,060

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

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

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

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent.....	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-Métis.....	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts...	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts.....	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée ...	do	29	33
Pointe de la Renommée.....	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre-de-Miquelon.	Golfe Saint-Laurent.....	323	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon.	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.....			2,819	3,242

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

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

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

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.....	3,911	4,598
N. B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de.....	158	182

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

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

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

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

Saint-Jean, N.-B.....	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	180	207
Cap Sable	Cap Clair	Trav. del' Atlant jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George....	230	380
		Total	2,820	3,243

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

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

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

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

De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande...	2,661	3,060
--	-------	-------

Pour plus amples détails, voir les tables de distances qui précèdent.—G. F. B.

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

	Milles géographiques.	
De Portland, Me., à Liverpool.....	2,850	
De Louisbourg, N.-E., à Galway.....	2,100	
do Liverpool.....	2,350	
do Hâvre.....	2,450	
do Havane.....	1,700	
do Rio-Janeiro.....	5,200	
De Halifax, N.-E., à Galway.....	2,240	
do Liverpool.....	2,500	
do Hâvre.....	2,600	
do Havane.....	1,600	
do Rio-Janeiro.....	5,100	
De St-Jean, N.-B., à Galway.....	2,450	
do Liverpool.....	2,700	
do Hâvre.....	2,800	
do Havane.....	1,550	
do Rio-Janeiro.....	5,050	
De Québec à Louisbourg, par le Cap Nord.....	472	
do Galway { par Belle-Ile.....	2,392	
	{ par le Cap Race.....	2,700
do Liverpool { par Belle-Ile (2,651 ; carte	2,649	
	{ de Colton).....	2,808
do { par le Cap Race (2,819 do	2,810	
	{ par Belle-Ile.....	2,939
do Hâvre { par le Cap Race.....	2,891	
do Havane.....	2,891	
do Rio-Janeiro.....	5,546	
De Boston à Galway.....	2,600	
do Liverpool.....	2,895	
do Hâvre.....	2,993	
do Havane.....	1,530	
do Rio-Janeiro.....	4,935	
De New-York à Galway.....	2,700	
do Liverpool.....	3,095	
do Hâvre.....	3,228	
do Havane.....	1,240	
do Rio-Janeiro.....	4,885	
De Philadelphie à Liverpool.....	3,275	
do Hâvre.....	3,358	
do Havane.....	1,190	
do Rio-Janeiro.....	4,990	
De Baltimore à Liverpool.....	3,450	
do Hâvre.....	3,543	
do Havane.....	1,160	
do Rio-Janeiro.....	5,000	
De Richmond à Liverpool.....	3,380	
do Hâvre.....	3,473	
do Havane.....	1,090	
do Rio-Janeiro.....	4,930	
De la Nouv.-Orléans à Liverpool.....	4,780	
do Hâvre.....	4,838	
do Havane.....	595	
do Rio-Janeiro.....	5,315	

N° 8.—LIGNE canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal.....	Québec.....	160	Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement.
Québec.....	Gaspé.....	350	510	
Gaspé.....	Halifax.....	400	910	
Halifax.....	Saint-Thomas...	1,584	2,494	
Saint-Thomas.....	Para.....	1,326	3,820	
Para.....	Maranhao.....	390	4,210	
Maranhao.....	Ceara.....	440	4,650	
Ceara.....	Pernambouc.....	390	5,040	
Pernambouc.....	Bahia.....	430	5,470	
Bahia.....	Rio-Janeiro.....	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Liverpool.....	New-York.....	3,046	12	
do.....	Québec.....	2,634	10	
Southampton.....	Saint-Thomas (Antilles).....	3,570	14	
do.....	Jamaïque do.....	4,270	17	
do.....	Colon ou Aspinwall (Amériq. Centrale).....	4,820	19	
do.....	Panama do.....	4,860	20	
do.....	Calao (Amérique du Sud).....	6,250	29	
do.....	Valparaiso do.....	7,650	39	
do.....	Demerara do.....	4,460	20	
do.....	Bahia (Brésil).....	4,408	22	
do.....	Rio-Janeiro (Brésil).....	5,140	26	
do.....	Buenos-Ayres (La Plata).....	6,178	31	
do.....	San-Francisco (par Panama).....	8,190	35	
do.....	Victoria, C.-B. do.....	8,950	42	
do.....	Wellington (N.-Zélande) (par Panama).....	11,400	48	
do.....	Yokohama (Japon) do.....	12,710	56	
do.....	Shanghai (Chine) do.....	13,745	61	

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

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton.....	Gibraltar, Europe.....	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée.....	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique.....	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde.....	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde.....	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Singapour do	8,239	40	
do	Hong-Kong, Chine.....	9,676	49	
do	Shanghai do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon.....	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie.....	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

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

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

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton.....	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile Maurice.....	8,162	53	
do	Madras, Inde.....	13,000	66	
do	Calcutta, Inde.....	13,770	69	
do	Melbourne, Australie.....	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande.....	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie.....	Liverpool, par le Cap-Horn.....	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

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

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

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

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

De	A	Milles.
Yokahama, Japon.....	Port-Simpson.....	3,865
do.....	Port-Moody (Burrard-Inlet).....	4,374
do.....	San-Francisco.....	4,470
San-Francisco.....	New-York.....	2,228
do.....	Montréal.....	2,202
Burrard-Inlet.....	do.....	1,992
Port-Simpson.....	do.....	2,194
Saint-Jean, Terre-Neuve.....	Cap Clair.....	1,670
do.....	Ile Tory.....	1,693
Montréal.....	Québec (fleuve Saint-Laurent).....	145
do.....	Cap Race (par Saint-Paul).....	1,013
do.....	Belle-Ile.....	892
Belle-Ile.....	Ile Tory.....	1,657
Cap Race.....	do.....	1,736
do.....	Cap Clair.....	1,708
Ile Tory.....	Liverpool.....	240
Cap Clair.....	do.....	310
Halifax.....	Cap Race.....	470
Portland.....	do.....	767
Boston.....	do.....	808
New-York.....	do.....	1,019

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

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des États-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1,152,664 mille statutaire ou terrestre, 1885.11 mètres et 2028.69 verges,—soit 6086.07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur = 69.160 milles terrestres, et un mille terrestre = 0,86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des États-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

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

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

Degré de la-titude.	Milles.	Degré de la-titude.	Milles.	Degré de la-titude.	Milles.	Degré de la-titude.	Milles.	Degré de la-titude.	Milles.	Degré de la-titude.	Milles.
0	69.16	14	67.12	28	61.11	42	51.47	56	38.76	70	23.72
2	69.12	16	66.50	30	59.94	44	49.83	58	36.74	72	21.43
4	68.99	18	65.80	32	58.70	46	48.12	60	34.67	74	19.12
6	68.78	20	65.02	34	57.39	48	46.36	62	32.55	76	16.78
8	68.49	22	64.15	36	56.01	50	44.54	64	30.40	78	14.42
10	68.12	24	63.21	38	54.56	52	42.67	66	28.21	80	13.05
12	67.66	26	62.20	40	53.05	54	40.74	68	25.98	82	9.66

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

ANNEXE No 25.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX ET ROUTES DE TERRE JUS-
QU'AU BORD DE LA MER, CHEMINS DE FER ET TÉLÉ-
GRAPHES DE L'ÉTAT, AVEC TABLEAU INDIQUANT
LES POSSESSIONS ANGLAISES PARTOUT L'UNIVERS,
AINSI QUE LA POPULATION ET L'ÉTENDUE
DU GLOBE, ET TABLEAU DES PLUS GRANDS
EMPIRES, Etc., Etc., Etc.

ANNEXE No 25.

PARTIE III.

SOMMAIRES DES TABLES DE DISTANCES, ETC.

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

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

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

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

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

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

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

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

OBSERVATIONS.

ROUTE P. STALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT JEAN.

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

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

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance d'environ 30 milles.

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

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

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

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

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

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

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

Le chemin est construit et a été exploré l'année dernière depuis Québec jusqu'au lac Saint-Simon ; et est nivelé environ 40 milles de plus.

La longueur de la route sera comme suit, savoir :—

	Milles
De Québec à la jonction de Lorette, par le chemin de fer du Nord (en exploitation).....	4
De la jonction de Lorette au lac Saint-Simon (en exploitation)	42
De Saint-Simon au lac Saint-Jean (projeté).....	133

Longueur totale probable du chemin, une fois achevé..... 179

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

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

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

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1881.....	45 Vic., chap. 14...	Gouvernement fédéral— De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	\$ 384,000
1883.....	46 do 25...	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	80,000
1885.....	48-49 do 59...	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas en tout.....	96,000
		Total par le gouvernement fédéral.....	560,000
1882.....	45 do 23...	Le gouvernement provincial a accordé \$5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vic., chap. 23, de 1882, et autres actes antérieurs.....	
		Total, par le gouvernement provincial, à part la subvention en terres.....	850,000
1883.....	.....	La municipalité de Québec, sous l'autorité du règlement du 9 février 1883, a voté.....	350,000
		Total, subventions, chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.....	1,760,000
1885.....	48-49 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral— Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction au chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par la 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'au lac Édouard, une subvention de.....	217,600

ROUTE DE TERRE.

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

Noms des endroits.	Distances intermédiaires.	Distances totales.	Observations.
	Milles statistiques.	Milles statistiques.	
Embouchure de la Petite-Décharge.....	.....	.....	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	4'00	4'00	do par le chemin non terminé.
Embouchure de la Belle-Rivière	3'50	7'50	do do du rivage.
Saint-Jérôme.....	4'50	12'00	do sud-est du lac Saint-Jean.
Embouchure de la riv. Metabetchouan	6'00	18'00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5'00	23'00	do do do
Embouchure de la rivière Quiatchouan	4'50	27'50	do do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6'00	33'50	do O. do do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav. V. ci-dess.			
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8'00	41'50	do S-O. do do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1'50	43'00	A l'extrém. S-O. do do
do Mistassini.....	5'50	48'50	do N.O. do do
do Peribonca.....	10'50	59'00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge....	19'25	78'25	A l'extrémité nord-est, au pied du lac.
do Petite-Décharge.....	2'50	80'75	do est do do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages. .	4'50	.....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière	7'50	.....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan
Dist. par le ch. dir. qui n'est pas term.	8'50	.....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

G. F. B.

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

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

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

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

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de milles.	Nombre de personnes.	Total.		Observations.
			Familles	Personnes	
COMTÉ DE CHICOUTIMI.					
<i>Autour du lac Saint-Jean.</i>					
Canton de Normandin	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	.....	.....	Rive S. de la rivière Oumouchouan.
Saint-Prime	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis-de-Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint Jérôme	277	1,803	.....	.....	do S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont.....	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma.....	113	710	.....	.....	Sur l'île entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
<i>Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.</i>					
Hébertville	421	2,501	.....	.....	2½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière aux Sables	220	1,511	.....	.....	Côté E., rive. aux Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière.....	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la décharge du l. Kinogami.
			853	5,594	
<i>Le long de la rivière Saguenay.</i>					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi) ..	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne.....	198	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	.....	.....	do S. do
Saint-Alphonse	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie des Ha! Ha!
Bégotville (seulement le village).....	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis.....	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O do
Anse Saint-Jean	89	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
Grands totaux.....			3,722	23,530	
COMTÉ DE SAGUENAY.					
Tadoussac, à l'embouch. de la riv. Saguenay...	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					

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

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

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

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu.	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do	163	1,133
Mille-Vaches		1,115	do		
Portneuf	1,790		do	109	1,037
Sault-au-Cochon			2	45	290
Îlots-de-Jérémie			1		
*Betsiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552		110	176	687
Pointe-aux-Outardes			5		
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière-Godbout			17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3		
Trinité			3		
Île-aux-Œufs					
Pointe-aux-Anglais				24	127
Rivière-Pentecôte					
Cailles-Rouges					
Îlots-au-Caribou				9	65
*Rivière Sainte-Marguerite			2		
*Sept-Îles	191		35	83	385
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite			2		
Cormoran			2		
Pigou			6		
Rivière-au-Bouleau			2		
Rivière-Matémek			2		
Rivière-à-la-Chaloupe			2		
Rivière-Sheldrake			6		
Petit-Manitou				24	133
Rivière-au-Tonnerre			5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin			3		
Rivière-à-la-Pie			6	42	240
Rivière Saint-Jean			13	27	173
*Longue-Pointe			14		
*Mingan	560		110	75	310
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Bechouan, etc				35	177
Nataskouan	358	480	44	53	286
Nampissipi				22	90
Havre-à-la-Croix					
Mécatina	280	410	Non obtenu.		
Tête-à-la-Baleine				48	254
Baie-des-Moutons					
Tabatière					
Anse-des-Dunes				89	425
Saint-Augustin					
Blanc-Sablon					
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu.		
*Romaine				68	345
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* Voir les observations sur la page suivante.

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

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betsiamits.....	56	207	120	480
Rivière-Godbout.....	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles.....	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan.....	18	96	57	214
Romaine.....			68	245
	99	458	316	1,228

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

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

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

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

ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.

Charlottetown.....	Ligne du comté.....	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté.....	Cap- Traverse.....	16	47	Diligence.
Cap- Traverse.....	Cap-Jourimain.....	12	60	Bateaux-traîneaux.
Cap-Jourimain.....	Au-Lac.....	45	105	Diligence.
Au-Lac.....	Saint-Jean, N.-B.....	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do.....	Halifax, N.-E.....	145	250	do
do.....	Québec, P. Q.....	542	647	do

ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.

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

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

	Distances inter-	Distances depuis	
	médiales.	Québec.	
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E.....	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E.....	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B.....	89	589	do
Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B.....	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I. P. E.....	35	553	Cie de navigat. de l'I. P.-E., vapeurs.
Summerside à Charlottetown, I. P. E.....	49	602	Chemin de fer do
Québec à Truro, N.-E.....	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E.....	43	668	Embranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E.....	9	677	do do
Pictou, N.E., à Charlottetown, I.-P.E.....	50	727	Cie de navigat. de l'I. P.-E., vapeurs.
Québec à New-Glasgow, N.-E.....	668	.....	Ch. de fer Intercul. et emb. de Pictou.
New-Glasgow au déroit de Canso.....	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du déroit de Canso à Sydney, C.-B.....	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N° 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

	Distances inter-médiaires.	Distances de Québec.	
	Milles.	Milles.	
De Québec à la Rivière-du-Loup	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick
De Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	388	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E.	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	388	.....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine
do McAdam à Saint-André	43	471	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	463	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De Québec à Edmundston	206	.....	Comme ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B.	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction de McAdam.	51	370	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
	Distances inter-médiaires.	Distances de Québec.	
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E.	42	.....	} Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis	18	60	
D'Annapolis à Halifax.	130	190		Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

NOTE.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

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

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

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

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

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

ROUTE D'ÉTÉ PAR LES CHEMINS DE FER ET LES STEAMERS DES LACS, 1884, 1885.

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

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

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

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

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

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

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
		\$
Emerson, frontière des Etats-Unis, 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	1,500	706,725
Winnipeg.....	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie.....	2,551	2,300,000
Brandon.....	2,082	3,014,306
Régina.....	613	500,000
Calgary.....	300	500,000
Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge.....	100	10
Rivière Assiniboine.....	700	2
Lac Winnipeg.....	350	9
Rivière Saskatchewan.....	1,000	5
Rivières Athabaska et de la Paix.....	1,000	1

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	
		Milles	Milles.	Milles.	
<i>Terreneuve.</i>					
Port-aux-Basques.....	Phare du Cap Ray	14	.....	14	1er avril 1883
<i>Section du Cap-Breton.</i>					
Meat-Cove	Baie d'Achepée	10½	.....	.....	7 nov. 1880 ; 1er août '82.
Baie-d'Achepée (Aspee).....	Havre-O'Neil (Maison à Michemin)	15	25½	.....	.....
Havre-O'Neil.....	Baie Nord d'Iganiche.....	9	34½	.....	1er avril 1882
Baie Nord d'Iganiche.....	Havre d'Iganiche.....	10½	45	.....	.....
Havre-d'Iganiche.....	McLennan	23	68	.....	.....
Havre-de-McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud) ...	19	87	.....	.....
Havre-de-Sainte-Anne.....	Baddeck (ligne de ceinture)...	13	100	.....	1er janv. 1882
Baddeck.....	Englishtown	6	106	.....	19 juillet 1882
Englishtown	Anse-de-Kelly	2	108	.....	.....
Anse-de-Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mile de câble).....	6	114	.....	.....
Grand-Bras-d'Or	Sydney-Nord.....	12½	126½	.....	7 nov. 1880.
		Lignes aériennes.....	126	.....	.....
		Câble.....	0½	.....	.....
<i>Iles de la Madeleine.</i>					
Amherst	Phare d'Amherst	9	.....	.....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst.....	Village de l'Etang-du-Nord...	15	24	.....	1er déc. 1881
Village de l'Etang-du-Nord..	Phare de do	1	25	.....	do
Phare de do	Havre-aux-Maisons (¾ ¹ / ₈ mille de câble)	8	33	.....	do
Havre-aux-Maisons.....	Ile-de-Wolfe	28½	61½	.....	25 sept. 1881.
Ile-de-Wolfe	Grosse-Ile	11	72½	.....	17 août 1880..
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½	.....	18 fév. 1882.
do	R. aux Oiseaux (tout câble)...	18½	101½	.....	20 août 1881.
do	Meat-Cove do	55	156½	.....	7 nov. 1880.
		Lignes aériennes.....	83½	.....	.....
		Câble.....	73½	.....	.....
				156½	.....
Lingan	Pointe Basse.....	5	.....	5	1er août 1881
<i>Section de la Nouvelle-Ecosse.</i>					
Dartmouth.....	.....	0	.....	.....	.....
Musquodoboit.....	.....	28½	28½	.....	.....
H.-aux-Nav. via Anse-aux-M.	.....	23½	52	.....	.....
Tangier.....	.....	20½	72½	.....	.....
Sheet-Harbour .....	.....	18	90½	.....	.....
Havre-du-Castor.....	.....	10	100½	.....	.....
Liscomb .....	.....	36	136½	.....	.....
Sherbrooke.....	.....	11½	148	.....	.....
Havre-d'Isaac .....	.....	36	184	.....	.....
Anse de Manthorn.....	.....	3	187	.....	.....
Torbay.....	.....	10	197	.....	.....
Whitehaven (ligne de ceint.)	.....	11	208	.....	.....
				208	.....

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-médiaires.	En construction.	Lignes complètes.	
<i>Escuminac.</i>					
Chatham.....	Ruisseau-Noir.....	5½	.....	.....	1er février 1885.
Ruisseau-Noir.....	Baie-du-Vin.....	15	20½	.....
Baie-du-Vin.....	Escuminac.....	9½	30	.....
Escuminac.....	Phare de la Pointe Escuminac.....	12	42	42	
<i>Quarantaine.</i>					
Québec.....	L'Ange Gardien.....	13	.....	.....	1er déc. 1884.
L'Ange-Gardien.....	St-Pierre (¾ mille de câble).	4	17	.....
Sainte-Pétronille.....	Sainte-Pétronille.....	4½	21½	.....	1er mars 1885.
Saint-Laurent.....	Saint-Laurent.....	6½	28	.....
Saint-Jean.....	Saint-Jean.....	7	35	.....
Saint-François.....	Saint-François.....	6¾	41¾	.....
Quai de la Grosse-Ile.....	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5¼ milles de câble)....	9	50¾	.....	Juin 1885.
	Hôpital.....	1¼	52	52	
	Milles.				
	Lignes aériennes....	46			
	Câble.....	6			
	Total.....	52			

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

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	En construction	Lignes complètes.	
BAIE DE FUNDY.					
<i>Section de Campo-Bello, N. B.</i>					
East-Port, Maine	Welchpool (1 $\frac{1}{2}$ mille de câble)	2 $\frac{3}{4}$	.....	.....	1er mai 1881.
Welchpool	Cable-Hut (anse de la Liberté)	7 $\frac{1}{2}$	.....	9 $\frac{1}{8}$	
<i>Section de Grand-Manan.</i>					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (L.-Remous) câble	7 $\frac{1}{2}$	.....	.....	18 nov. 1880. 26 nov. 1880. 18 janvier 1881. 1er nov. 1882. 18 janvier 1881.
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	10 $\frac{1}{2}$	.....
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward	6	16 $\frac{1}{2}$	.....
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	18 $\frac{1}{2}$	.....
Grand-Havre	Anse-au-Loup-marin	4 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$	.....
Anse-au-Loup-marin	Southern-Head	5 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	.....
	Lignes aériennes.... 29			28 $\frac{1}{2}$	
	Câbles	9 $\frac{1}{2}$			
<i>Anticosti.</i>		38 $\frac{3}{8}$			
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère	28			16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	44 $\frac{1}{2}$	72 $\frac{1}{4}$	72 $\frac{1}{2}$	do
Baie-aux-Renards	Pointe-Heath	23			11 août 1881. 20 juillet 1881.
Pointe-Heath	Pointe-Sud	32 $\frac{3}{8}$	55 $\frac{1}{2}$		27 juillet 1881.
Pointe-Sud	Crique-à-la-Chaloupe	17 $\frac{1}{2}$	73		7 juillet 1881.
Crique-à-la-Chaloupe	Lac-Salé	52 $\frac{3}{8}$	125 $\frac{3}{8}$		19 oct. 1881.
Lac Salé	Pointe-Sud-Ouest	15	140 $\frac{1}{2}$		18 oct. 1880.
Pointe-Sud-Ouest	Rivière-Jupiter	7	147 $\frac{1}{2}$		
Rivière-Jupiter	Rivière-à-la-Loutre	17 $\frac{1}{2}$	165		
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187		8 oct. 1881.
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Agle (Baie Ellis)	16	197		
Cap-de-l'Agle	Pointe-Ouest	14	211		1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214		1er juillet 1882.
	Lignes aériennes.... 242			214	
	Câble	44 $\frac{1}{2}$		286 $\frac{1}{2}$	
<i>Rive sud du Saint-Laurent.</i>					
Grand-Métis	Bassin-de-Gaspé	206			
(Subventionné par le gouver- nement—la Cie de télégra- phe <i>Great North-Western.</i>)					

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

CONSTRUITES ET PROJÉTÉES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	En cons-truction	Lignes complètes	
<i>Rive Nord du St-Laurent.</i>					
Malbaie	Saint-Fidèle	10	10	.....	23 juillet 1881.
Saint-Fidèle.....	Saint-Simon.....	11	21	.....
Saint-Simon.....	Anse-du-Portage.....	23	44	.....
Anse-du-Portage.....	Tadoussac (1½ mille de câble à l'emb. du Saguenay).....	2	46	.....
Tadoussac.....	Bergeronnes	15	61	.....	7 nov. 1881.
Bergeronnes	Escoumains	12	73	.....
Escoumains	Sault-au-Mouton.....	16	89	.....
Sault-au-Mouton.....	Village de Portneuf.....	11½	100½	.....	Octobre 1882.
Village de Portneuf.....	Phare do	9	108½	.....
Phare de do	Sault-au-Cochon	7	116½	.....
Sault-au-Cochon.....	Betsiamits (Bersimis)	31	147½	.....	Août 1883.
Betsiamits (Bersimis)	Pointe-aux-Outardes (câble)	12	159½	.....
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	18	177½	.....	Octobre 1883.
Manicouagan	Rivière Godbout (câble).....	26	203½	.....	do
Rivière-Godbout.....	Pointe-des-Monts.....	18½	222	.....	Déc. 1883.
Pointe-des-Monts.....	Baie-de-la-Trinité.....	7½	229½	.....	do
Baie-de-la-Trinité.....	Pentecôte	31	260½	.....
Pentecôte.....	Sept-Iles	29½	290	.....
Sept-Iles	Rivière-Moisy.....	19	309	.....
	Total en opération ..	309			
	Lignes aériennes.... 269½				
	Câbles..... 39½				
				309	4 fév. 1885.
Rivière-Moisy.....	Rivière à la Chaloupe.....	45	}	.....	Projetée.
Rivière-à-la-Chaloupe..	Poste de Mingan.....	50			
Poste de Mingan.....	Pointe-aux-Esquimaux	18			
Pointe-aux-Esquimaux ..	Nataskouan	64			
Nataskouan.....	Tahikaska	18			
Tahikaska	Wapitagum.....	42			
Wapitagum.....	Mécatina.....	33			
Mécatina.....	Secatica.....	50			
Shécatica	Bonne-Espérance	49			
Bonne-Espérance.....	Blanc-Sablon.....	24			
	Distances totales.	762			

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

CONSTRUITES.

Noms des stations.		Longueurs—Distances en milles statutaires.			Date de leur établissement.
De	A	Inter-mé-diaires.	En construction	Lignes complètes.	
<i>Chicoutimi.</i>					
Baie-Saint-Paul	Saint-Urbain.....	9	.....	.....	} 1er sept. 1881.
Saint-Urbain	Petit Lac Ha! Ha!.....	37	46	.....
Petit Lac Ha! Ha!.....	Saint-Alexis.....	31½	77½	.....
Saint-Alexis	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	80½	.....
St-Alphonse de Bagotville.	Chicoutimi.....	11½	92	.....
<i>Lignes dans le Nord-Ouest.</i>				92	
<i>Ligne aérienne.....</i>					
Stat. de ch. f. de Qu' Appelle	Fort-Qu' Appelle.....	17	.....	.....	Janv. 1883.
Fort-Qu' Appelle	Buttes-de-Tondre.....	46	63	.....	Sept. 1883.
Buttes de Tondre.....	Humbolt.....	78	141	.....	1878-9.
Humbolt.....	Saskatchewan.....	55	196	.....	Nov. 1883.
Saskatchewan.....	Battleford.....	85	281	.....	1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark).....	Prince-Albert, ligne d'embran.	.....	.....	83	Déc. 1883.
Battleford.....	Méridien.....	84	365	.....
Méridien.....	Sentier Victoria.....	80	445	.....
Sentier Victoria.....	Lac-au-Foin.....	56	501	.....
Lac-au-Foin.....	Fort-Edmonton.....	36	537	.....	1878-9.
				537	
<i>Embranchements.</i>					
Traverse de Clark	Saskatoon.....	.....	.....	14	
Edmonton.....	Saint-Albert .....	.....	.....	9	Mai 1885.
<i>Sections du Sud du chemin de fer.</i>					
Jonction de Galt.....	Lethbridge.....	107	.....	.....
Lethbridge	McLeod.....	28½	135½	.....
McLeod.....	Fort-McLeod.....	½	136	136	Mai 1885.
Mâchoire-d'Orignal.....	Montagne-des-Bois.....	.....	.....	90½	Juin 1885.
Total, lignes du N.-Ouest..				869½	

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

RÉSEAU de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676 $\frac{1}{2}$ milles, soit 79 $\frac{1}{2}$ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITES.

Localités.		Date de la construction.	Milles.
De	A		
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Lignes aériennes de l'île Vancouver—			
Victoria.....	Baie-du-Départ	1878	74 $\frac{1}{2}$
Nanaimo.....	Valdès.....	1881	15
Victoria.....	Pointe-Clover.....	1884	2 $\frac{1}{2}$
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover.....	Dungeness.....	1884	17
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverses du Bras Saanich.....	.....	1878 et 1881	2
id de l'île Gabriola.....	.....	1881	1
Ile Valdès.....	Pointe-Gray.....	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray.....	Granville.....	1881	15
Granville.....	New-Westminster.....	1881	11 $\frac{1}{2}$
New-Westminster.....	Matsqui (y compris câbles).....	1864 et 1881	35 $\frac{1}{2}$
Matsqui.....	Creek-de-la-Cache do.....	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache.....	Barkerville, Caribou.....	1865 et 1878	272 $\frac{1}{2}$
id.....	Kamloops.....	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (ligne-mère) 2 câbles d'un $\frac{1}{2}$ mille chaque.....			
.....	.....	1881	$\frac{1}{2}$
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's-Landing.....	.....	.....	18
(Y'comp. $\frac{1}{2}$ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.	.....	.....	7 $\frac{1}{2}$
De New-Westminster à Port-Moody.....	.....	.....	.....
Total de milles.....		.....	721 $\frac{1}{2}$

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

Ligne aérienne.....	680 $\frac{1}{2}$
Câbles.....	41
	721 $\frac{1}{2}$

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

	Distances en milles.				Grand total.
	Ligne intermédiaire.		En construction.		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove.....	126	$\frac{1}{2}$	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée).....	208	.....	334	$\frac{3}{4}$	.....
De la Pointe-Basse à Lingan.....	5	.....	339	$\frac{1}{2}$	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable.....	16	$1\frac{3}{8}$	355	$2\frac{1}{2}$	357 $\frac{1}{2}$
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy.....	29	$9\frac{1}{2}$	29	$9\frac{1}{2}$	.....
De Chatham à Escuminac.....	42	.....	71	.....	80 $\frac{1}{2}$
Québec—					
Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé.....	206	.....	.....	.....	.....
Bureau de la Cie de télégraphe <i>Great-North-Western</i> .	833 $\frac{3}{8}$	733 $\frac{3}{8}$	286 $\frac{3}{8}$	.....	.....
Iles de la Madeleine.....	242	44 $\frac{1}{2}$	531 $\frac{3}{8}$	117 $\frac{5}{8}$	.....
Rive nord du Saint-Laurent.....	269 $\frac{3}{4}$	39 $\frac{1}{2}$	801 $\frac{1}{8}$	156 $\frac{3}{8}$	.....
Chicoutimi.....	92	.....	893 $\frac{1}{4}$	156 $\frac{1}{2}$	.....
Quarantaine, Grosse-Ile.....	46	6	939 $\frac{1}{8}$	162 $\frac{7}{8}$	1,102
Territoire du Nord-Ouest.....	869 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	869 $\frac{1}{2}$
Oolombie-Britannique.....	680 $\frac{1}{2}$	41	.....	.....	721 $\frac{1}{2}$
Totaux.....	2,929$\frac{1}{8}$	215$\frac{1}{2}$	.....	.....	3,144$\frac{3}{8}$

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

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe.....	Austro-Hongrie	1880	240,940	37,741,434
	Belgique	1880	11,373	5,519,844
	Iles Britanniques et Gibraltar, Malte, etc.	1881	121,337	35,422,407
	Bulgarie .....	.....	27,538	2,000,000
	Danemark et Islande	1880	55,260	2,096,410
	France	1881	204,096	37,672,048
	Empire allemand	1880	208,744	45,194,177
	Grèce	1879	19,353	1,979,775
	Hollande	1880	13,679	4,270,098
	Italie	1881	114,408	28,459,451
	Monténégro.....	.....	1,710	245,380
	Portugal	1879	35,812	4,745,124
	Roumanie .....	.....	49,262	5,376,000
	Russie d'Europe	1882	2,074,686	84,851,886
	Servie	1879	18,767	1,670,000
	Espagne	1879	195,775	16,623,389
	Suède et Norvège.....	1881	293,849	6,391,398
	Suisse.....	1880	15,991	2,846,102
	Turquie d'Europe .....	.....	80,000	5,275,000
		Total.....		3,782,480	328,379,923
Asie.....	Afghanistan .....	.....	278,600	2,500,000
	Arabie (Ind.).....	.....	1,500,000	3,265,000
	Belouchistan.....	.....	140,000	1,000,000
	Inde anglaise.....	1881	1,473,687	253,382,186
	Empire chinois.....	.....	4,539,750	434,580,000
	Iles des Indes Orientales .....	.....	786,500	34,500,000
	Autres Indes .....	.....	873,151	36,504,250
	Turkistan, indépendant.....	.....	194,345	3,000,000
	Japon.....	.....	147,629	35,925,313
	Perse .....	.....	636,000	5,000,000
	Etablissements portugais.....	.....	7,134	877,500
	Russie d'Asie	1882	6,250,707	15,186,456
	Turquie do .....	.....	729,981	17,536,465
		Total.....		17,557,484	843,257,170
Afrique	Abyssinie .....	.....	158,000	3,000,000
	Algérie .....	.....	123,000	2,870,000
	Afrique britannique du Sud.....	.....	546,230	1,890,500
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas .....	.....	4,000,000	50,000,000
	Egypte .....	.....	870,000	17,400,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc	1881	17,609	669,966
	Libérie .....	.....	50,000	1,500,000
	Guinée inférieure.....	.....	280,000	2,000,000
	Madagascar.....	.....	228,570	3,000,000
	Maroc.....	.....	260,000	6,000,000
	Etats libres d'Orange .....	.....	42,470	50,000
	Etablissements portugais.....	.....	697,365	2,410,000
	Sahara.....	.....	2,500,000	5,000,000
	Sénégal .....	.....	147,000	4,000,000
	Soudan .....	.....	1,250,000	30,000,000
	Transvaal.....	.....	114,360	700,000
	Tripoli.....	.....	344,400	1,200,000
Tunis.....	.....	45,716	1,500,000	
Zanzibar.....	.....	100,090	5,000,000	
	Total.....		11,774,720	138,190,466

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

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique	Confédération canadienne	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland.....		750,000	14,000
	Mexique.....		741,820	9,650,000
	Terreneuve.....	1874	40,200	161,889
	Etats-Unis.....	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,296	64,303,065
	Amérique Centrale.....		164,900	2,600,000
	Antilles.....		150,000	4,500,000
	République Argentine.....	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivia.....		500,870	2,325,000
	Bésil.....		3,288,000	10,200,000
	Chili.....	1882	182,790	2,234,000
	Colombie.....		320,750	3,100,000
	Equateur.....		248,380	1,066,000
	Guiane.....	1881	178,370	341,800
	Patagonie.....		375,000	200,000
	Paraguay.....		56,700	293,844
	Pérou.....		503,380	3,374,000
	Uruguay.....	1880	69,800	450,000
Vénézuëla.....	1881	403,276	2,075,245	
	Total.....		16,406,408	99,602,954
Australasie.....	Australie.....	1881	2,946,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande.....	1881	106,260	489,993
	Tasmanie.....	1881	26,215	115,705
	Total.....		3,079,030	2,841,432
Polynésie.....			350,000	30,000,000

RÉCAPITULATION.

Europe environ.....	3,800,000	329,000,000
Asie do.....	17,600,000	844,000,000
Afrique do.....	11,800,000	139,000,000
Amérique do.....	16,500,000	100,000,000
Australasie do.....	3,100,000	3,000,000
Polynésie do.....	350,000	30,000,000
	53,150,000	1,445,000,000
Divers.....		5,150,000
Grand total.....	53,150,000	1,450,150,000

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

	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques.....	121,115	36,100,000
Gibraltar.....		23,991
Heligoland.....		2,001
Malte et Gozo.....	117	149,732
En Asie—		
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant).....	1,558,254	254,000,000
Ceylan.....	24,702	2,758,166
Etablissements des détroits (Singapore, etc.).....	1,440	350,000
Aden (y compris l'île Périm).....	70	35,163
Hong Kong.....	32	160,402
Ile Labuérne.....	30	6,000
En Afrique—		
Rivière Gambie.....	21	14,150
Sierra-Leone.....	468	60,546
Colonie de la Côte-d'Or.....	16,620	520,000
Lagos.....	75,270	
Colonie du Cap.....	240,110	1,249,824
Natal.....	18,750	361,537
Ile Maurice et ses dépendances (Rodriguez, etc.).....	704	359,419
Ile de l'Ascension.....	35	
Ile Sainte-Hélène.....	47	5,059
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne.....	3,470,392	4,324,810
Terreneuve.....	40,200	161,389
Honduras anglais ou Bélise.....	6,500	27,452
Jamaïque.....	4,256	580,804
Iles Bahama.....	5,794	43,521
Trinidad et autres îles des Antilles.....	3,287	989,059
Iles Bermudes.....	41	14,434
Dans l'Amérique du Sud—		
Guiane anglaise.....	85,000	252,186
Iles Falkland.....	4,740	1,543
Dans l'Océanie—		
Nouvelles-Galles du Sud, Australie.....	310,937	750,000
Victoria..... do.....	87,884	862,346
Queensland..... do.....	668,224	213,525
Australie méridionale.....	903,690	279,865
Australie occidentale.....	975,824	30,200
Tasmanie.....	26,215	115,705
Nouvelle-Zélande.....	106,260	489,993
Total, empire britannique dans tout l'univers.....	8,757,029	305,292,872

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

	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recen- sement.	Population par mille carré.
Empire britannique.....	8,757,029	305,292,872	34.7
do russe.....	8,325,293	100,038,342	12.0
do chinois.....	4,540,000	435,000,000	96.0
Etats-Unis.....	3,002,852	52,152,866	17.3
Empire brésilien.....	3,288,000	10,200,000	3.1
République française.....	204,096	37,672,048	184.5
Empire allemand.....	208,744	45,194,177	216.5
Espagne (y compris les colonies).....	320,975	24,914,000	77.6
Italie.....	114,408	28,459,451	248.7

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE No 25.

PARTIE IV.

TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES, ETC

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

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

N^o de renvoi, 35,526.

ANNEXE No 25.

PARTIE IV.

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

N ^o	1...	A 1.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
	1...	A 2.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Île ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
	2...	B.....	ROUTE de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa ; puis par la ligne auxiliaire du C. C. P. jusqu'à Owen-Sound ; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; puis par le C. C. P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-1885
	3...	C.....	ROUTE de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson ; puis par le C. C. P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
	4...	D 1.....	ROUTE de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc. :—Par le chemin de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
	5...	D 2.....	ROUTE de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
	6...	E 1.....	ROUTE d'Halifax et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean et Saint-André :—Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
	7...	E 2.....	ROUTE d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
	8...	F 2.....	ROUTE de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
	8...	F 1.....	ROUTE de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
	9...	F 3.....	ROUTE de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
	10...	G 1.....	ROUTE de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
	11...	G 2.....	ROUTE de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
	12...	H.....	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
	13...	A.....	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
	14...	A.....	DÉTAILS—Route A— <i>Suite</i> .—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires.

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

N° 15...	B.	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand-Tronc.
16...	C.	DÉTAILS—Route C :—Tableau comparatif des distances de Québec et d'autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des États-Unis et Canadien du Pacifique.
17et 18...	A à H..	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., et jusqu'à Yokohama.
19...	A à H..	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama sur les routes respectives indiquées à travers le Canada, par Port-Moody.
20...	A 1, A 2	SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Ottawa.
21...	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la Station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22...	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23...	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière Internationale.
24...	E 1, E 2, F 2, F 3.	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.
25...	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe d'Esquimalt à Nanaimo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
26...	I 1.	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des États-Unis.
27...	I 2.	ROUTE de Portland, Chutes de Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.
28...	J 1.	ROUTE de Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.
29...	J 2.	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven et Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30...	K 1.	ROUTE de New-York, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31...	K 2.	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32...	K 3.	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
33...	L 1.	ROUTE de Philadelphie, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line, et des États-Unis.
34...	L 2.	ROUTE de Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
35...	L 3.	ROUTE de Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
36...	M 1.	ROUTE de Baltimore, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Baltimore et Ohio—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
37...	M 2.	ROUTE de Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.

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

N ^o 38....	M 3	ROUTE de Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
39...	N 1	ROUTE de Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond et Ohio—Louisville et Nashville—Louisville, Evansville et Saint-Louis et San-Francisco.
40...	N 2	ROUTE de Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond, Fredericksburg et Potomac—Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
41...	N 3	ROUTE de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Richmond et Danville—Western Railway of Alabama—Louisville et Nashville—Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
42...	O ..	ROUTE de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemins de fer Southern Pacific et Central Pacific.
43...	I 1 à O.	RÉCAPITULATION—Routes I 1, I 2, J 1, J 2, K 1, K 2, K 3, L 1, L 2, L 3, M 1, M 2, M 3, N 1, N 2, N 3, O :— Etat comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, par les routes respectives indiquées à travers les Etats-Unis, par San-Francisco.
44...	.....	NOTES sur l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sur le transfert du chemin de fer de la Rive-Nord.

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY

POUR DÉTAILS, VOIR Nos 1 à 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR N° 19.

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

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

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool; Angleterre, à Yokohama, Japon.

N^o 1.—ROUTE DE QUÉBEC.

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géo- graphiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec <i>viâ</i> Cap Race.....Océan Atlantique		2,819·0	3,249
Québec	Trois-Rivières.....Ch. de fer de la Rive-Nord.	77	68·8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal...	82	137·9	159
	Ottawa ... Ch. de fer Canadien du Pacifique.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury	324	512·7	591
	Port-Arthur.....	547	987·3	1,138
	Winnipeg	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie	56	1,408·0	1,623
	Brandon	77	1,474·8	1,700
	Qu'Appelle	191	1,640·5	1,891
	Régina	33	1,669·2	1,924
	Calgary.....	482	2,087·3	2,406
	Stephen	123	2,194·0	2,529
	Savona's-Ferry	268	2,426·5	2,797
	Port-Moody.....	215	2,613·1	3,012
Port-Moody	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Cap Race, Québec et la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique		9,806·0	11,363
	A déduire la distance entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile.....		158·0	182
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile..... A. 2.		9,648·0	11,121
Total—Québec.....	do do		6,839·0	7,872
Liverpool	Port-Moody <i>viâ</i> Québec, N.-E., Ch. de f. C. du Pacifique.		5,431·7	6,261
Port-Moody	Nanaimo, Ile Vancouver..... Détroit de Géorgie.		39·0	45
Nanaimo	Victoria do		63·3	73
Total—Liverpool	do do		5,534·0	6,379
Victoria	San-Francisco, Californie.....Océan Pacifique		759·0	875
Total—Liverpool	do <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		6,293·0	7,254
Total—Québec.....	San-Francisco <i>viâ</i> Québec et Port-Moody.....		3,471·0	4,005

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

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

ROUTE B.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884-1885.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec <i>viâ</i> Cap-Race..... Océan Atlantique .....	.....	2,819-0	3,259
Québec.....	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66-8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal.....	82	137-9	159
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231-6	267
	Perth... Ligne auxiliaire, Ch. de fer Can. du Pacifique.	59	282-8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto.....	199	455-4	525
	Orangeville.....	43½	493-1	568-5
	Owen-Sound	73½	556-9	642
	Canal du Sault-Sainte-Marie..... Lac Huron	250	773-8	892
	Port-Arthur..... Lac Supérieur	280	1,016-7	1,172
	Winnipeg..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	429	1,388-9	1,601
	Portage-la-Prairie.....	56	1,437-5	1,657
	Brandon.....	77	1,504-3	1,734
	Qu'Appelle	191	1,670-0	1,925
	Régina	33	1,698-7	1,958
	Calgary	482	2,116-8	2,440
	Stephen	123	2,223-5	2,563
	Savona's-Ferry	268	2,456-0	2,831
	Port-Moody	215	2,642-5	3,046
Port-Moody	Yokohama.....	.....	4,374-0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>viâ</i> Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, <i>viâ</i> Cap-Race		9,835-0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap Race et le détroit de Belle-Ile..		158-0	182
	Yokohama, <i>viâ</i> le détroit de Belle-Ile.....		9,677-0	11,155

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

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

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—ROUTE DE QUÉBEC ET CHICAGO.

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

Etats-Unis et Canada.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Québec <i>viâ</i> Cap Race..... Océan Atlantique		2,819 0	3,249
Québec.....	Montréal..... Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148 4	171
	Toronto..... Chemin de fer du Grand-Tronc.	333	437 2	504
	Détroit.....	231	637 6	735
	Chicago..... Chemin de fer des États-Unis	268	870 2	1,003
	Saint-Paul-Ouest.....	410	1,225 8	1,413
	Minneapolis.....	10	1,234 5	1,423
	Emerson.....	381	1,565 1	1,804
	Winnipeg..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622 3	1,870
	Portage-la-Prairie.....	56	1,670 9	1,926
	Brandon.....	77	1,737 7	2,003
	Qu'Appelle.....	191	1,903 4	2,194
	Régina.....	33	1,932 0	2,227
	Calgary.....	482	2,350 2	2,709
	Stephen.....	123	2,456 9	2,832
	Savona's-Ferry.....	268	2,689 4	3,100
	Port-Moody.....	215	2,875 9	3,315
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374 0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et Chicago		10,069 0	11,606
	Déduire la différence entre Cap Race et le détroit de Belle-Ile...		158 0	182
	Yokohama <i>viâ</i> Cap-Race, Québec et Chicago		9,911 0	11,424

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

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, voir nos 17, 18, 19.

ROUTE D I.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires.
Liverpool.....	Louisbourg Océan Atlantique.....		2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Port-Mulgrave Chemin de fer projeté:	80	69·4	80
	New-Glasgow..... Emb. du ch. de fer Inter.	80	138·8	160
	Truro Chemin de fer Intercolonial	43	176·1	203
	Moncton Chemin de fer Intercolonial	125	284·6	328
	Jonction de Chatham.....	72	347·0	400
	Rimouski.....	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup.....	65	609·0	702
	Québec.....	126	718·3	828
	Jonction St-Martin..... Ch. de fer la Rive-N.	159	856·3	987
	Montréal.....	12	866·7	999
	Ottawa <i>via</i> St-Martin..... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	1,095
	Jonction Sudbury.....	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur.....	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg.....	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie.....	56	2,126·4	2,451
	Brandon.....	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle.....	191	2,358·9	2,719
	Régina.....	33	2,387·5	2,752
	Calgary.....	482	2,805·7	3,234
	Stephen.....	123	2,912·4	3,357
	Savona's Ferry.....	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody.....	215	3,331·4	3,840
Port-Moody.....	Yokohama Océan Pacifique.....		4,374·0	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama <i>via</i> Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		10,055·0	11,591
Liverpool.....	Louisbourg..... Océan Atlantique.....		2,350·0	2,709
Louisbourg.....	Truro..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial.		176·0	203
Truro.....	Halifax..... Chemin de fer Intercolonial.		54·0	62
Total—Liverpool.....	Halifax <i>via</i> Truro et chemin de fer Intercolonial.....		2,580·0	2,974
Liverpool.....	Louisbourg.....		2,350·2	2,709
Louisbourg.....	Truro.....		176·1	203
Truro.....	Moncton.....		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....		77·2	89
Total—Liverpool.....	Saint-Jean <i>via</i> Louisbourg, Truro, Moncton.....		2,711·9	3,126
	Saint-André do do.....		2,785·6	3,211
	Saint-Etienne do do.....		2,856·7	3,293

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

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.Pour subventions, *voir* nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

Saint-Jean à Vanceboro'..... Chemin de fer du N.-Brunswick, 91.5 milles statutaires.

Vanceboro' à Mattawamkeag..... do Maine Central, 56.0 do

Vanceboro' à Portland..... do do 250.7 do

ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géogra- phiques.	Milles statutai- res.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse..... Océan Atlantique		2,500·0	2,881
Halifax.....	Truro	63	53·8	62
	Moncton	125	162·2	187
	Jonction de Chatbam	72	224·7	259
	Rimouski	237	430·3	496
	Rivière-du-Loup	65	486·7	561
	Québec	126	596·0	687
	Trois-Rivières..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662·8	764
	Jonction Saint-Martin	82	733·9	846
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827·6	954
	Jonction de Sudbury.....	324	1,108·7	1,278
	Port-Arthur	547	1,583·3	1,825
	Winnipeg.....	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie.....	56	2,004·0	2,310
	Brandon	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle.....	191	2,235·5	2,578
	Régina.....	33	2,265·2	2,611
	Calgary.....	482	2,683·3	3,093
	Stephen	123	2,790·0	3,216
	Savona's-Ferry.....	268	3,022·5	3,484
	Port-Moody.....	215	3,209·1	3,699
Port-Moody	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Québec et chemin de fer C.P.....		10,083·0	11,622
Liverpool.....	Halifax..... Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax.....	Truro		52·3	62
Truro.....	Moncton		108·4	125
Moncton.....	Saint-Jean.....		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, <i>via</i> Halifax et Moncton.....		2,738·8	3,157
Saint-Jean	Saint-André..... Chemin de fer <i>Grand Southern</i>		73·7	85
Total—Liverpool	Saint-André, <i>via</i> Halifax, Moncton et Saint-Jean		2,812·5	3,242

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

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax..... Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax.....	Saint-Jean..... Chemin de fer Intercolonial.	239	276
Saint-Jean.....	Jonction Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	403	461
Jonction St-Martin...	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1.....	2,475	2,853
Total—Halifax.....	Port-Moody..... Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.....	9,991	11,516

N. B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, voir nos 17, 18, 19.

Pour subvention, voir nos 23, 24.

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographi- ques.	Milles statutai- res.
Liverpool.....	Saint-Jean..... Océan Atlantique		2,700-0	3,112
Saint-Jean.....	Jonction Frédéricton..... Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39-9	46
	Frédéricton.....	22	59-0	68
	Edmundston.....	160	197-8	228
	Rivière-du-Loup, ch Témiscouata..... Ch. de fer projeté	80	267-2	308
	Québec..... Ch. de fer Intercolonial	126	378-5	434
	Trois-Rivières..... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443-3	511
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal.....	82	514-5	593
	Ottawa..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608-2	701
	Jonction Sudbury.....	324	889-2	1,025
	Port-Arthur.....	547	1,363-7	1,572
	Winnipeg.....	429	1,736-0	2,001
	Portage-la-Prairie.....	56	1,784-6	2,057
	Brandon.....	77	1,851-4	2,134
	Qu'Appelle.....	191	2,017-1	2,325
	Régina.....	33	2,045-7	2,358
	Calgary.....	482	2,463-8	2,840
	Stephen.....	123	2,570-6	2,963
	Savona's-Ferry.....	268	2,803-1	2,231
	Port-Moody.....	215	2,989-6	3,446
Port-Moody.....	Yokohama..... Océan Pacifique		4,374-0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique..... F. 2.		10,064-0	11,600
Liverpool.....	Saint-Jean..... Océan Atlantique..		2,700-0	3,112
Saint-Jean.....	Moncton..... Chemin de fer Intercolonial.		77-2	89
Moncton.....	Québec.....		433-8	500
Total—Liverpool	Québec, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton..... Ch. de fer Intercolonial		3,211-0	3,701
	Ottawa, <i>via</i> Saint-Jean, Moncton. Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....		3,442-0	3,968
	Winnipeg.....		4,570-0	5,268
	Port-Moody.....		5,824-0	6,713
	Yokohama..... Océan Pacifique. F. 1.		10,198 0	11,755
Saint-Jean.....	Halifax, <i>via</i> Moncton et Truro..... Chemin de fer Intercolonial...		239-4	276
	Frédéricton, <i>via</i> Jonction de Frédéricton.....		59-0	68
	Saint-André, <i>via</i> chemin de fer <i>Grand Southern</i>		73-7	85

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

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

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

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 10.—ROUTE DE SAINT-ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK ET QUÉBEC, avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

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

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géo- graphiques.	Milles sta- tutaires.
Liverpool	Saint-André..... Océan Atlantique.	.....	2,680 0	3,089
Saint-André.....	Jonction McAdam.. Ch. de fer du N.-Brunswick	43	37.3	43
	Woodstock	51	81.5	94
	Edmundston	113	179.6	207
	Rivière-du-Loup..... Chemin de Témiscouata	80	249.0	287
	Québec	126	358.3	413
	Trois-Rivières..... Ch. de la Rive-Nord....	77	425.1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal.	83	496.2	572
	Ottawa	108	589.9	680
	Ch. de fer Canadien du Pacifique.	324	871.0	1,004
	Jonction Sudbury	547	1,345.6	1,551
	Port-Arthur	429	1,717.8	1,980
	Winnipeg	56	1,766.3	2,036
	Portage-la-Prairie	77	1,833.1	2,113
	Brandon	191	1,998.8	2,304
	Qu'Appelle.....	33	2,027.5	2,337
	Régina	482	2,445.6	2,819
	Calgary	123	2,552.3	2,942
	Stephen	268	2,784.8	3,210
	Savona's-Ferry	215	2,971.3	3,425
	Port-Moody .....	.....	4,374.0	5,042
Yokohama .....	..... Océan Pacifique.	.....	.....	.....
Total—Liverpool	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.....	.....	10,025.0	11,556
Liverpool	Saint-André .....	.....	2,680.0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam..... Chemin de fer.	43	37.3	43
Jonction McAdam ..	Jonction Frédéricton.....	40	34.7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton.....	22	19.1	22
Frédéricton	Edmundston	160	138.8	160
Edmundston.....	Rivière-du-Loup, chemin de Témiscouata.	80	69.4	80
	Chemin de fer projeté.....	126	109.3	126
Rivière-du-Loup	Québec..... Chemin de fer Intercolonial	.....	.....	.....
		471	.....	.....
Total—Liverpool	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup .....	.....	3,088.5	3,560
Frédéricton	St-Jean, par la jonction de Frédéricton.. C. de f.	68	59.0	68
Saint-André	do le chemin de fer <i>Grand Southern</i> .	85	73.7	85

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

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André..... Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag..... Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-américain.....	91	105
Jonction de Mattawamkeag	Jonction Saint-Martin—Pour détails, voir Route D 2.....	275	317
Jonction St-Martin...	Port-Moody—Pour détails, voir Route D 1	2,475	2,853
Total—Saint-André..	Port-Moody..... Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody	Yokohama Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, <i>via</i> Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, voir nos 17, 18 et 19.

Pour subvention, voir n° 23.

Saint-André à Vanceboro'.....Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.

Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag.....Ch. de fer Maine Central, 56 do

Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Parcours inter- médiaire. Milles statutaires	Milles géogra- phiques.	Milles statutaires
Liverpool	Chatham, R. Miramichi Océan Atlantique, <i>viâ</i> Cap Race		2,558·0	2,949
Chatham	Jonction de Chatham..... Chemin de fer Intercolonial	9	7·8	9
	Edmundston..... Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec..... Chemin de fer projeté	170	290·6	335
	Montréal, J. de St-Martin.... Ch. de fer de la Rive-Nord	159	428·5	494
	Ottawa..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	522·3	602
	Winnipeg	1,300	1,650·1	1,902
	Port-Moody	1,445	2,903·7	3,347
Port-Moody	Yokohama Océan Pacifique		4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, <i>viâ</i> chemin de fer projeté, Chatham, Ed- mundston et Québec.....		9,836·0	11,338

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

DÉTAILS—ROUTE A.
 N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD, DE QUÉBEC À MONTREAL.
 CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DE MONTREAL À PORT-MOODY.

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Construit ou presque complété.	En voie de construction ou qui sera construit déc. 1885.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec via Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.		OBSERVATIONS.
								Milles.	\$	
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.										
Québec.....			1,567		0					Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. Thos. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. Voir Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Ottawa :— Montant payé jusqu'au 30 ju n 1883 \$13,117,730 54 do voté pour l'année 1884 239,475 00 Total des dépenses, à l'exclusion de \$2,250,000 de réclamations en litige..... \$13,357,205 54 Voir note n° 20, relative aux subventions par le gouvernement fédéral, 1884.
Québec à la Jonction Saint-Martin.....	159		1,408	12	159	1874	1878			
Jonction Saint-Martin à Montréal.....	12		1,420	0	171			1,914,000.00		
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.										
DIVISION-EST—LIGNE-MÈRE.										
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction.....	120		1,300	120	267	1875	do			Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, 19 avril 1884... Montréal à Ottawa 1,440,000 00
Ottawa à Pembroke.....	105		1,195	225	372	1871	1877			
Pembroke à Mattawan.....	94		1,101	319	466	1879	1882			Subvention en argent au Canada Central..... 1,440,000.00
Mattawan à Callander.....	26		1,075	345	492	1880	do			
<i>Section-Est, par contrat Cie C. C. P.</i>										
Callander à Sudbury-Jonction (Jonction de Sudbury).....	99		976	444	591	1881	1883			Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière. Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie C. C. P. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie, 16 février 1881, \$1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, \$22,500,000, et une avance sur ce chiffre de \$7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona Ferry (Kamloops), par l'acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg. A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles. Subvention en terres, Section Est—Évaluées à 650 milles, et 9,615.35 acres par mille = 6,250,000 acres. La subvention en terres représente 6,250,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne-mère, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Népigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
Sudbury-Jonction à Michipicoton.....	15	195	766	654	801	1883	Par contrat '86			
Michipicoton au Pic.....		140	626	794	941	do	do	10,000,000.00		
Pic à Népigon (Red Rock).....	35	95	496	924	1,071	do	do	12,500,000.00		
Népigon (Red Rock) à Port-Arthur.....	67		429	991	1,138	do	Complété 1884			
DIVISION-OUEST.										
<i>Section de la Baie-du-Tonnerre.</i>										
Port-Arthur à Ignace.....	152		277	1,143	1,290	1876	1883			Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, \$926,000 pour l'achèvement, etc. Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à Saint-Boniface, 22 milles, et Saint-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80. Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, \$1,121,798.05.
<i>Section de Watigoon.</i>										
Ignace à Portage-du-Rat.....	145		132	1,288	1,435	1878	1883			
<i>Section du Portage-du-Rat.</i>										
Portage-du-Rat à Selkirk.....	111		21	1,399	1,546	do	do			
Selkirk à Winnipeg.....	21		0	1,420	1,567	1876	1881			
<i>Section de Brandon.</i>										
Winnipeg à Portage-la-Prairie.....	56		56	1,476	1,623	1,881				Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Évaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à \$10,000 par mille..... \$9,000,000 00 do Deuxièmes 450 do 13,333 do 6,000 000,00 Total de la subvention en argent, Section Centrale..... \$15,000,000 00
Portage-la-Prairie à Brandon.....	77		133	1,553	1,700	do	Nov. 1881			
<i>Section de Broadview.</i>										
Brandon à Broadview.....	131		264	1,684	1,831	do	1882			
<i>Section de Régina.</i>										
Broadview à Qu'Appelle.....	60		324	1,744	1,891	1882	do			
Qu'Appelle à Régina.....	33		357	1,777	1,924	do	Oct. 1882			
Régina à Moose-Jaw (Mâchoire-d'Orignal).....	41		398	1,818	1,965	do	1882			
<i>Section Swift-Current (Courant-Rapide.)</i>										
Moose-Jaw à Swift-Current (Courant-Rapide).....	113		511	1,931	2,078	do	do			
<i>Section de Medicine-Hat.</i>										
Swift-Current à Maple-Creek (Creek de l'Erable).....	86		597	2,017	2,164	do	Fév. 1883			
Maple-Creek à Medicine-Hat.....	63		660	2,080	2,227	1883	1883			
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)</i>										
Medicine-Hat à Langevin.....	35		695	2,115	2,262	do	do			
Langevin à Bassano.....	62		757	2,177	2,324	do	do			
Bassano à Gleichen.....	28		785	2,205	2,352	do	do			

Ottawa à Pembroke.....		105	1,185	225	372	1871	1877	Vic., c. 8, 19 avril 1884... Montréal à Ottawa.....	1,410,000 00	
Pembroke à Mattawan.....		94	1,101	319	466	1879	1882	Subvention en argent au Canada Central.....	1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière. Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie C. C. P. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie, 16 février 1881, \$1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, \$22,500,000, et une avance sur ce chiffre de \$7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona Ferry (Kamloops), par l'acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
Mattawan à Callander.....		26	1,075	345	492	1880	do			
<i>Section-Est, par contrat Cie C. C. P.</i>										
Callander à Sudbury-Junction (Jonction de Sudbury).....		99	976	444	591	1881	1883	<i>Section Est.</i> Callander à Selkirk.	10,000,000.00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles. Subvention en terres, Section Est—Évaluée à 650 milles, et 9,615.35 acres par mille = 6,250,000 acres. La subvention en terres représente 6,250,000 acres, évaluées à \$2 l'acre pour la ligne-mère, entre Callander et Port-Arthur. Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Népigon. Les trains circulaient jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
Sudbury-Junction à Michipicoton.....		15	195	706	801	1883	1883			
Michipicoton au Pic.....		35	140	626	794	do	do	Sub. en argent au C. C. P....	12,500,000.00	
Pic à Népigon (Red Rock).....		35	95	496	924	do	do			
Népigon (Red Rock) à Port-Arthur.....		67	429	991	1,139	do	do	Complété 1884		
<i>DIVISION-OUEST.</i>										
<i>Section de la Baie-du-Tonnerre.</i>										
Port-Arthur à Ignace.....		152	277	1,143	1,290	1876	1883	<i>Divers contrats.</i> Port-Arthur à Selkirk.....	14,113,122.00	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, \$928,000 pour l'achèvement, etc.
Ignace à Portage-du-Rat.....		145	132	1,288	1,435	1878	1883			
<i>Section de Watigoon.</i>										
Portage-du-Rat à Selkirk.....		111	21	1,399	1,546	do	do	Selkirk à Winnipeg.....	375,000.00	Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à Saint-Boniface, 22 milles, et Saint-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80. Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, \$1,121,798.05.
Selkirk à Winnipeg.....		21	0	1,420	1,567	1876	1881			
<i>Section de Brandon.</i>										
Winnipeg à Portage-la-Prairie.....		56	56	1,476	1,623	1,881	do	<i>Section Centrale.</i> Selkirk à Savona-Ferry (Kamloops.)	15,000,000.90	Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Évaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à \$10,000 par mille..... \$9,000,000 00 do Deuxièmes 450 do 13,333 do 6,000,000 00 Total de la subvention en argent, Section Centrale..... \$15,000,000 00
Portage-la-Prairie à Brandon.....		77	133	1,653	1,700	do	Nov. 1881			
<i>Section de Broadview.</i>										
Brandon à Broadview.....		181	264	1,684	1,831	do	1882	Sub. en argent au C. C. P....		
<i>Section de Régina.</i>										
Broadview à Qu'Appelle.....		60	324	1,744	1,891	1882	do	Sub. en terres au C. C. P....	37,500,000.00	Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882. Commencant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 375 milles de la ligne-mère, ainsi que sur 25½ milles de voies de garage, du 18 avril au 28 novembre 1883, soit 9½ mois.
Qu'Appelle à Régina.....		33	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882			
Régina à Moose-Jaw (Mècheoire-É Orignal).....		41	398	1,818	1,965	do	1882			
<i>Section Swift-Current (Courant-Rapide.)</i>										
Moose-Jaw à Swift-Current (Courant-Rapide).....		113	511	1,931	2,078	do	do			
<i>Section de Medicine-Hat.</i>										
Swift-Current à Maple-Creek (Creek de l'Érable).....		86	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883	Sub. en terres au C. C. P....	37,500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500.00 acres par mille..... 11,250,000 acres d'après le contrat. do Deuxièmes 450 do 16,666.66 do 7,500,000 do Total de la subvention en terres, Section Centrale..... 18,750,000 do
Maple-Creek à Medicine-Hat.....		63	660	2,080	2,227	do	1883			
<i>Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)</i>										
Medicine-Hat à Langevin.....		35	695	2,115	2,262	do	do	Sub. en terres au C. C. P....	37,500,000.00	La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à \$2 l'acre sur la ligne-mère, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale. Pour subventions en argent et en terres à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique,— Voir contrat, 21 oct. 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 fév. 1881.
Langevin à Bassano.....		62	757	2,177	2,324	do	do			
Bassano à Gleichen.....		28	785	2,205	2,352	do	do			
<i>Section de Calgary.</i>										
Gleichen à Calgary, sur la rivière de l'Arc.....		54	839	2,259	2,406	do	do	Sub. en terres au C. C. P....	37,500,000.00	Trains circulant jusqu'à un point 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
Calgary à Morley.....		42	881	2,301	2,448	do	do			
Morley à Kananaskis (Padmore).....		12	893	2,313	2,460	do	do			
Kananaskis à Canmore.....		13	906	2,326	2,473	do	do			
<i>Section des Montagnes-Rocheuses.</i>										
Canmore à Silver-City.....		32	938	2,356	2,503	do	do	Sub. en terres au C. C. P....	37,500,000.00	Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet. Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884. Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.
Silver-City à Laggan.....		17	955	2,375	2,522	do	Nov. 1883			
Laggan à Stephen—Sommet, M. R.....		7	962	2,382	2,529	do	1884			
Stephen—Sommet, M. R., à Savona-Ferry (Kamloops).....		268	1,230	2,650	2,797	do	1884			
<i>Section Ouest, C.-B. (non comprise dans le contrat de la Cie C. C. P.)</i>										
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser.....		129	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juil. '85	Sub. en terres au C. C. P....	9,104,010.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emory's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
Emory's-Bar à Port-Moody, Burrard Inlet, océan Pacifique.....		86	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do			
										2,486,255.00 338,094.00 397,539.67
						1877	1878		\$104,694,052.05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements, et des explorations.
						1877	1881		669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C. C. P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort- William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril '78
									3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE-MÈRE, dont 1,177 milles construits par la Cie C. C. P., jusqu'à un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcourant 1,131 milles en mars 1884. Trains réguliers jusqu'au sommet le 20 juillet 1884		2,167	698	2,865	3,012				\$108,626,710.39	Sur lesquelles \$12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention en terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 fév. 1881.
Embranchement de Pembina.....						1877	1880		1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, \$1,496,798.05.
Ouest de la rivière Rouge. Abandonné							1880		159,488.15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne-mère avant d'être changée pour la ligne actuelle.
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée							1884		63,728.25	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.
Embranchement de Sudbury-Junction à Algoma Mills									Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de Sudbury-Junction à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles en voie de construction par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sera exploité en 1885. Sera prolongé jusqu'au Sault-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Algoma-Mills, 1,069 milles de Winnipeg, 537 de Montréal, 684 de Québec.
COUT PROBABLE TOTAL du C. C. P. de Montréal à Port-Moody.....						1875	1879, à l'excepti- on des portes.		\$109,971,724.94 288,278.51	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral. Écluse de Port-Francis, au pied du lac La Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie du Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Francis.....									\$110,260,003.45	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac des Bois et Winnipeg, et chemin de Fort-William. Frais de construction seulement, \$1,027,915.12, y compris \$72,193.01 pour les bateaux. Sur lesquelles il y a \$56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terres à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. La ligne-mère devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de \$22,500,000, et d'une avance sur cette somme de \$7,500,000, par l'acte 47 Vic., chap. 1. Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique.— Voir tableau n° 14
Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, et au C. C. P., de Montréal à Ottawa.— Voir n° 20.
Pour résumés des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par le Canada via Port-Moody.— Voir n° 19.
do I à O, par les États-Unis via San-Francisco.— Voir n° 43.
Voir note à la fin de cet annexe.

DÉTAILS—ROUTE A.—Suite.
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N^o 14.—Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1884.

Milles statutaires de Montréal.	De	A	Milles statutaires	Total.
	LIGNE-MÈRE, de Montréal à Port-Moody, 1,952 milles en exploitation. Il reste environ 913 milles à terminer. (Voir note ci-dessous)....		2,865	2,865
LIGNES D'EMBRANCHEMENT.				
19	Sainte-Thérèse	Saint-Eustache.....	8	
19	Sainte-Thérèse.....	Saint-Jérôme.....	14	
21	Jonction de Saint-Lin	Saint-Lin	13	
118	Hull	Aylmer	7	
120	Ottawa, par le ch. de fer St-Laurent et Ottawa.....	Prescott	54	
149	Jonction de Carleton-Place	Brockville.....	46	
167	Smith's-Falls.....	Perth.....	12	
444	Jonction de Sudbury.....	Algoma-Mills	93	
1,399	Selkirk-Est.....	Colville-Landing ...	2	
1,419	St-Boniface, 1 mille de la jonction de Winnipeg.	Emerson	64	
1,420	Winnipeg	Gretna	70	
1,476	Jonction de Pembina, Rosenfield.....	Manitou.....	46	
1,476	do do	Emerson	15	
1,420	Winnipeg	Selkirk-Ouest	22	
1,421	Jonction de la ligne directe, 1 mille de Winnipeg	Stonewall	19	
1,420	Chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba <i>via</i> Winnipeg	Extrémité de la ligne	51	
	Total—Lignes d'embranchement ...		536	536
LIGNES AUXILIAIRES ACQUISES PAR BAIL OU ACHAT.				
<i>Chemin de fer Ontario et Québec.</i>				
179	Perth	Jonction de Toronto.	199	
<i>Chemin de fer Credit-Valley.</i>				
382½	Toronto, gare Union.....	Saint-Thomas ..	121	
	Jonction de Streetsville.	Orangeville ..	35	
	Church Falls	Elora	27	
			183	
<i>Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.</i>				
382½	Toronto	Owen-Sound.....	122	
	Jonction d'Orangeville.....	Teeswater	70	
			192	
	Total—Lignes auxiliaires.....		574	574
Total—Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires, sous le contrôle de la Cie du ch. de fer C. du P., en octobre 1884.				3,975

N.B.—Le 20 juillet 1884, les chemins de fer ci-dessus mentionnés étaient terminés et exploités, excepté 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, ainsi que 268 milles à l'ouest du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'à Savona's-Ferry, et 215 milles de là à Port-Moody, le tout en bonne voie et devant être terminé, une partie en 1885 et le reste en 1886. L'embranchement jusqu'aux Moulins-d'Algoma, non encore complètement terminé, devra être exploité en 1885. Voir nos 1 et 13. Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, voir notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—TABLEAU COMPARATIF.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal	Ottawa..... <i>viâ</i> ch. de fer C. P.	104	120
Ottawa.....	Perth..... do	51 $\frac{1}{2}$	59
Perth	Toronto (gare Union) do	176 $\frac{1}{2}$	208 $\frac{1}{2}$
Montréal.....	Toronto..... <i>viâ</i> ch. de fer C. P.	331 $\frac{1}{2}$	382 $\frac{1}{2}$
Montréal	Prescott..... <i>viâ</i> ch. de fer G.-T.	97	112
Prescott.....	Brockville do	11 $\frac{1}{2}$	13
Brockville.....	Kingston do	40 $\frac{3}{4}$	47
Kingston	Toronto (gare Union) do	139 $\frac{3}{4}$	161
Montréal .	Toronto..... <i>viâ</i> ch. de fer G.-T.	288 $\frac{3}{4}$	333
Ottawa	Toronto (gare Union) <i>viâ</i> ch. de fer C. P.....	227 $\frac{1}{2}$	262 $\frac{1}{2}$
do	do do St-Laur. et O. et G.-T.	238 $\frac{1}{2}$	275
do	do <i>viâ</i> Brockville, ch. de fer C. P. et G..	245 $\frac{1}{2}$	283

N.B.—*Voir* tableau des distances n° 2.

Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DETAILS—ROUTE C.

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

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

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago.	Saint-Paul.	Winnipeg.
	Québec.....		0	171	504	735	1,003	1,413	1,870
Québec.....	Montréal.....	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal.....	Toronto.....	333	504	333	0	231	499	909	1,366
Toronto.....	Détroit.....	231	735	564	231	0	268	678	1,135
Détroit.....	Chicago.....	268	1,003	832	499	268	0	410	867
Chicago.....	Saint-Paul, Ouest.....	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
Saint-Paul.....	Minneapolis.....	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
Minneapolis.....	Saint-Vincent.....	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	68
Saint-Vincent.....	Emerson.....	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391	66
Emerson.....	Winnipeg.....	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
Winnipeg.....	Portage-la-Prairie.....	56	1,926	1,755	1,422	1,191	923	513	56
Portage-la-Prairie.....	Brandon.....	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
Brandon.....	Qu'Appelle.....	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Qu'Appelle.....	Régina.....	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
Régina.....	Courant-Rapide.....	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
Courant-Rapide.....	Medicine-Hat.....	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
Medicine-Hat.....	Gleichen.....	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
Gleichen.....	Galgary.....	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,926	839
Galgary.....	Canmore.....	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
Canmore.....	Silver-City.....	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
Silver-City.....	Stephen, sommet des Montagnes Rocheuses.....	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
Stephen.....	Savona's-Ferry.....	†268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	1,230
Savona's-Ferry.....	Emory's-Bar.....	†129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,316	1,359
Emory's-Bar.....	Port-Moody.....	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

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

‡ Presque terminé, do

Voir tableau des distances n° 3.

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

ROUTES A, B, C, *vid*

N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statutaires mer et intérieurs du Canada, etc., et

Pour détails— <i>Voir</i> Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Détroit de Géorgie, C.-B.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
.....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	.....	.....	.....	.....
A1	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A2	2,661	3,067	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	.....	.....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274	6,079
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	6,295
C..	2,819	3,249	Cité 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	.....	.....	4,441	5,119	5,695	6,564

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

PORT DE QUÉBEC.

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

Victoria, C.-B., <i>vid</i> Nanaïmo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côte orientale du Japon.		Route.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique <i>vid</i> Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terre-neuve, Golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique <i>vid</i> Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique <i>vid</i> Détroit de Belle-Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 milles statutaires plus longue que <i>vid</i> Belle-Ile.
5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique <i>vid</i> Cap-Race jusqu'à Québec; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique <i>vid</i> Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville jusqu'à Owen-Sound; de là à travers le lac Huron jusqu'au canal du Sault-Sainte-Marie; de là à travers le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody; de là à travers l'Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route <i>vid</i> le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.
5,797	6,682	10,069	11,606	Atlantique <i>vid</i> Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit; de là <i>vid</i> les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago et Emerson; de là par le C.O.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les Etats-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P., au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses, entre le sommet et Savona-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction, étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, <i>voir</i> les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES D, E, F, G, H, VIA LES PORTS DE MER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

N° 18.—ÉTAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées, de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.—*Suite.*

Pour détails, voir route.	LOUISBOURG.		HALIFAX.		SAINT-JEAN.		SAINT-ANDRÉ.		CHATHAM.		QUÉBEC.		MONTRÉAL.		OTTAWA.		WINNIPEG.		PORT-MOODY.		YOKOHAMA.		DESCRIPTION DES ROUTES.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
D 1....	2,350	2,709							Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Villg. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708	3,300	3,894	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long. jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là <i>via</i> les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pac. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
D 2....	2,350	2,709			2,712	3,126							Jonction St-Martin. 3,104	Jonction St-Martin. 3,578	3,208	3,698	4,336	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg <i>via</i> le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là <i>via</i> Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. Voir tableau n° 5. Pour plus de détails, voir route d'Halifax <i>via</i> Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous.
E 1....			2,500	2,881					Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739	3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,683	11,622	Route d'Halifax <i>via</i> chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M. par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 6.
E 2....			2,800	2,881	2,739	3,157							3,131	3,609	3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax <i>via</i> Truro et Moncton jusq. Saint-Jean par l'Intercolonial, 276 M.; de là jusq. la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le chemin de fer de Saint-Jean et Maine; de là jusq. lac Mégantic, par le chemin de fer International, prolong. projeté d'environ 135 M.; de là jusq. Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le ch. de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal; de là 2,865 M. jusq. Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, <i>via</i> le chemin de fer International jusq. Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. Voir tableau n° 7.
F 1....					2,700	3,112			Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,938	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,753	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là <i>via</i> le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, voir tableau n° 8.
F 2....					2,700	3,112					3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717	3,308	3,813	4,476	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusq. Edmundston, 228 M.; de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusq. Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusq. à Port-Moody. Voir tableau n° 8.
F 3....					2,700	3,112							Jonction St-Martin. 3,092	Jonction St-Martin. 3,564 Cité. 3,572	3,196	3,684	4,324	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc—Saint-Jean <i>via</i> Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. Voir tableau n° 9.
G 1....							2,680	3,089			3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,186	Jonction St-Martin. 3,681 Cité. 3,673	3,270	3,769	4,398	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route <i>via</i> les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M. jusqu'à Edmundston; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là <i>via</i> les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. Voir tableau n° 10.
G 2....							2,680	3,089					Jonction St-Martin. 3,035	Jonction St-Martin. 3,499	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route <i>via</i> Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le chemin de fer Saint-Jean et Maine, et les chemins de fer International et Grand-Tronc. Voir route d'Halifax par ces lignes de chemin de fer, ou tableau n° 11.
H....									Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin. 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,108	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Saint-André à Québec, par la même route <i>via</i> Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> , 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer <i>Grand Southern</i> et Intercolonial, 246 M. Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, <i>via</i> Cap-Race, 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 120 M. <i>via</i> le chemin de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la Jonction Saint-Martin; de là 2,853 M. jusq. à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. Voir tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M. par le chemin de fer <i>Grand Southern</i> jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham <i>via</i> le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, voir tableau comparatif n° 17.
 Pour détails de routes A 1 à H, par le Canada *via* Port-Moody, voir nos 1 à 25.
 Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis *via* San-Francisco, voir nos 26 à 43.
 Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, voir n° 19.
 Pour le résumé des routes I 1 à O, par les Etats-Unis, voir n° 43.

RÉSUMÉ.

N° 19.—ROUTES A, B, C, D, E, F, G, H.

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

Pour détails voir	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 1.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Détroit de Belle-Ile.....	9,648	11,121
A 2.....	Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,806	11,303
B.....	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,835	11,337
H.....	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	9,836	11,338
G 2.....	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,895	11,406
F 3.....	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,952	11,471
D 2.....	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,964	11,485
E 2.....	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	9,991	11,516
G 1.....	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody.....	10,025	11,556
D 1.....	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,055	11,591
F 2.....	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody.....	10,064	11,600
C.....	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody <i>viâ</i> Cap-Race.....	10,065	11,606
E ¹	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,033	11,622
F ¹	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody.....	10,198	11,755

N.B.—Voir états comparatifs nos 17 et 18—Routes par le Canada.

Voir résumé n° 43—Routes par les États-Unis *viâ* San-Francisco.

Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES.

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

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

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

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

Voir notes à la fin des tableaux.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

SUBVENTIONS ACCORDÉES

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

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
<i>Par le gouvernement fédéral.</i>			\$
1882	45 Vic., chap. 14	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles).....	224,000
1883.....	46 Vic., chap. 25	Chemin de fer de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles).....	256,000
1884.....	47 Vic., chap. 8	Pour la construction d'un chem. de fer entre la Station-d' Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.....	450,000
Total			930,000

OBSERVATIONS.

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

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79 $\frac{3}{4}$ milles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow est de 90 milles de long *via* Truro.

La distance d'Oxford à Truro, 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

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

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

SUBVENTION ACCORDÉE

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

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

N.B.—La subvention qui précède a été accordée à la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Pour les tableaux des distances par les routes *viâ* Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec, voir nos 8 et 10.

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

SUBVENTION ACCORDÉE

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

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

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

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

SUBVENTION ACCORDÉE.

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

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
1884.....	47 Vic., chap. 8.	<p style="text-align: center;"><i>Par le gouvernement fédéral.</i></p> <p>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.....</p>	<p style="text-align: center;">\$</p> <p style="text-align: right;">2,550,000</p>

N.B.—Pour les tableaux des distances par la route la plus courte reliant les ports de Saint-Jean, N.-B., et Halifax, N.-B., Montréal, P.Q., voir les nos 6, 7, 8 et 9.

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

SUBVENTION ACCORDÉE.

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

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

N.B.—Pour tableau des distances, voir n° 1.
Voir les notes à la fin de ces tableaux.

I 1 à 0.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS

EN PASSANT PAR

SAN-FRANCISCO.

POUR DÉTAILS, VOIR n^{os} 26 A 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES AMÉRICAINES, VOIR
N^o 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA en passant par
PORT-MOODY, VOIR n^{os} 1 A 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, VOIR
N^o 19.

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26.—ROUTE DE PORTLAND, *MONTRÉAL*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Montréal.... Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal	Chicago..... do	726	837
Chicago.....	San-Francisco. Pour détails, voir K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>viâ</i> Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27.—ROUTE DE PORTLAND, *CHUTES NIAGARA*, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

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

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 28.—ROUTE DE BOSTON, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

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

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 29.—ROUTE DE BOSTON, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York.....	Philadelphie.....Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie.....	St-Louis—Ch. de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis.....	San-Francisco..... Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco..	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco..... Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, <i>via</i> Boston, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,641	12,266

ROUTE K 1.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	New York.....Océan Atlantique	3,694	3,567
New-York	Chicago....Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	823	948
Chicago.....	Omaha.....Ch. de fer Chicago, Rock-Island et Pacifique	434	500
Omaha.....	Ogden.....Chemin de fer Union Pacific	896	1,033
Ogden.....	San-Francisco.....do Central Pacific	776	895
Total—New-York.	San-Francisco.....Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco.....	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool..	Yokohama <i>via</i> New-York, Chicago et San-Francisco.....	10,493	12,095

ROUTE K 2.

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

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

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie.....	Bethlehem-Junction.....Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Bethlehem-Junction.	Chicago...Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	783	903
Chicago	San-Francisco <i>Voir</i> Route K 1.	2,106	2,428
Total—Philadelphie.	San-Francisco Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama . .....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama <i>viâ</i> Philadelphie, Chicago et San-Francisco.....	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

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

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 36.—ROUTE DE BALTIMORE, CHICAGO ET SAN-FRANCISCO.

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

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 37.—ROUTE DE BALTIMORE, CINCINNATI, SAINT-LOUIS ET SAN-FRANCISCO.

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

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Baltimore..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore.....	Saint-Louis— <i>Ligne Vandalia</i> :—		
Baltimore.....	Jonction de Harrisburg..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis....	755	870
Saint-Louis	San-Francisco..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore.....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond.....	Huntingdon..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon	Lexington..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	82	94
Louisville.....	Mount-Vernon. Ch. de fer de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon.....	Saint-Louis..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	65	76
Saint-Louis.....	San-Francisco... Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond....	San-Francisco..... Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>via</i> Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington. Ch. def. Richmond, Frédéricksburch et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis. Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis	San-Francisco. Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco..... Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, via Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	16,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

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

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool.....	Richmond..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery Chemin de fer Western de l'Alabama	152	175
Montgomery.....	Nouvelle-Orléans. Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans.....	El Paso... Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San Antonio	1,049	1,209
El Paso.....	Tulare..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond	San-Francisco.....	2,985	3,452
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool....	Yokohama, via Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.
N° 42.—ROUTE DE LA NOUVELLE-ORLÉANS ET SAN-FRANCISCO.

De	A	Milles géographiques.	Milles statistiques.
Liverpool.....	Nouvelle-Orléans..... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans	El Paso..... Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso.....	Tulare..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare.....	San-Francisco..... do Central Pacific.	218	251
Total—N.-Orléans ...	San-Francisco..... Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, <i>vid</i> Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

N° 43.—ROUTES I 1 A O—TOUTES DEUX INCLUSIVEMENT.

ÉTAT COMPARATIF des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par San-Francisco.

Pour détails voir	Routes	Milles géographiques.	Milles statistiques.
J. 1.....	Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921
I. 2.....	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco.....	10,404	11,992
I. 1.....	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco.....	10,416	12,006
K. 1.....	New-York, Chicago et San-Francisco.....	10,493	12,095
K. 3.....	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,600	12,219
K. 2.....	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,637	12,262
J. 2.....	Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266
L. 1.....	Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314
L. 3.....	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337
L. 2.....	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,740	12,380
N. 1.....	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397
M. 1.....	Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410
N. 2.....	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,826	12,478
M. 2.....	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484
N. 3.....	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	10,845	12,499
M. 3.....	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,861	12,519
O.....	Nouvelle-Orléans et San-Francisco.....	11,339	13,069

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

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Depuis qu'a été publié le dernier rapport annuel de 1883-84, les parties du chemin de fer qui n'avaient pas encore été terminées alors, l'ont été suffisamment pour permettre le voyage ininterrompu entre Québec et Winnipeg à compter du 2 novembre 1885, et jusqu'à Port-Moody à compter du 7 du même mois, la dernière carvelle ayant été enfoncée ce jour-là, à l'est de Kamloops, et un train spécial ayant fait le voyage jusqu'à Port-Moody.

Les parties ci-dessus mentionnées sont les suivantes :—

	Milles estimés, en 1884.	Milles mesurés, en 1885
Au nord du lac Supérieur—		
Entre le raccordement de Sudbury et Port-Arthur.....	430	435
Montagnes Rocheuses—		
Entre Stephen, ou le sommet des Montagnes Rocheuses, et Savona's Ferry, Kamloops.	268	288
Total.—Parties terminées ou à peu près en 1885.....	<u>698</u>	<u>723</u>

Les chiffres précédents indiquent une différence totale de 25 milles, dont il y a à déduire 2 milles pour la partie entre Savona's-Ferry et Port-Moody, qui selon le dernier rapport est de 213 au lieu de 215 milles.

Ainsi la différence totale à ajouter à la longueur du chemin de fer Canadien du Pacifique, et conséquemment à la distance totale entre Liverpool et Yokohama, dans les tableaux de distances publiés dans le rapport de 1883-84, est de 23 milles.

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

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

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

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

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

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

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

ANNEXE No 27.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS

RAPPORT DU CURATEUR

 ANNEXE No 27.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS—RAPPORT DU CURATEUR.

(N° de renvoi, 62,973.)

 GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,
 OTTAWA, 10 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts, durant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1885.

Collection de dessins, peintures, etc., au nombre de 39, par les élèves de l'École des Arts de South Kensington (Angleterre), faisant voir le système adopté pour l'enseignement des différentes branches de l'art dans les écoles de l'État en Angleterre.

Les études ci-dessus ont été présentées par l'entremise de S. A. R. la princesse Louise.

PEINTURES À L'HUILE.

Portrait du marquis de Lorne—par sir J. E. Millais, A. R. Présenté par sir J. E. Millais, A. R., par l'entremise du marquis de Lorne.

Chez le Sabotier—par M. Wm. Brymner, A.A.R.C. Acheté par l'État.

AQUARELLE.

Aquarelle—par M. C. S. Millard, A.R.C. Présentée par C. S. Millard par l'entremise de l'Académie royale canadienne.

Ces nouvelles acquisitions portent à quatre-vingt-treize le nombre des œuvres d'art de la galerie.

L'intérêt porté à la Galerie Nationale n'a pas diminué dans le cours de l'exercice; 11,893 visiteurs se sont inscrits sur le registre, ce qui constitue une augmentation de 1,965 sur le nombre de visiteurs de l'année dernière.

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

JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

M. A. GOBEL,

Secrétaire du département des Travaux publics.

ANNEXE No 28.

LISTE DES AFFAIRES

SOUMISES AUX

ARBITRES OFFICIELS

DANS LE COURS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885

PAR

CHARLES THIBAUT, secrétaire.

ANNEXE No 28.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES ARBITRES OFFICIELS.

(N° de renvoi, 60,587.)

BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS,
OTTAWA, 16 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser une liste des affaires qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. THIBAUT,
Secrétaire des arbitres officiels.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des Travaux publics.

Liste des affaires qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Réclamation.	Occasion de sa prétention.	Quand soumise.	A qui soumise.	Soumise pour rapport ou pour décision.	Somme réclamée.	Somme adjugée ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision du rapport.	Observations.
C. C. Charlton.	Anse de Campbell, I. P. E. Dommages causés par l'érection d'un brise-lames.....	1884. 22 août.....	Bar. complet	Décision.....	\$ cts. 250 00	\$ cts. .....	.....	N. B.—M. Mums a fait un rapport dans lequel recommandait que la somme de \$112.50 fut payée au réclamant, mais le département n'a pas consenti à la chose et a ordonné que l'affaire fût décidée par les arbitres selon qu'elle leur avait été soumise.

ANNEXE No 29.

LISTE DES CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DEPARTEMENT.

ANNEXE

N° de renvoi, 63,650.

LISTE des membres, commissaires et commissaires-adjoints du conseil des travaux, du département des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
<i>Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., ch. 33, corporation du conseil des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président.....				
D. Daly S. B. Harrison..... J. Davidson, écr... } Membres..	29 déc. 1841...	3 oct. 1844...		
<i>Nouveau conseil des travaux.</i>				
L'hon. H. H. Killaly, président... D. Daly..... W. H. Draper..... W. Morris..... D. B. Papineau.. } Membres... }	5 oct. 1844....	8 juin 1846...		
<i>Sous l'autorité de l'acte 9 Vict., chap. 37, etc.</i>				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef	4 juillet 1846	10 mars 1848...	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.....	1er août 1846
E. P. Taché do ...	11 mars 1848...	26 nov. 1849...	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848...
J. Chabot do ...	15 déc. 1849...	31 mars 1850...	Jno. Wetenhall, commissaire-adjoint...	2 fév. 1850...
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850...	11 fév. 1851...	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint..	20 avril 1850...
J. Bourret do ...	15 fév. 1851...	27 oct. 1851...	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint..	15 février 1851
John Young do ...	28 oct. 1851...	22 sept. 1852...		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852...	26 janv. 1855...		
F. Lemieux do ...	27 janv. 1855...	25 nov. 1857...		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857...	1er août 1858.		
L. H. Holton do ...	2 août 1858...	6 do 1858.		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858...	10 janv. 1859...	Samuel Keefer, commiss.-adjoint.....	6 mai 1859....
John Rose do ...	15 janv. 1859...	12 juin 1861...		
Jos. Cauchon, commissaire... do ...	15 juin 1861...	23 mai 1862...		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862...	27 do 1863...		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863...	23 juillet 1863.		
M. Laframboise do ...	23 juillet 1863.	29 mars 1864...	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint...	15 mars 1864...
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864...	30 juin 1867...		
<i>Sous l'autorité de l'acte 21 Vict., chap. 12.</i>				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867.	— oct. 1869...	Toussaint Trudeau, sous-ministre.....	— mai 1868...
L'h. H. I. Langevin, C.B., ministre	8 déc. 1869...	5 nov. 1873...		
L'hon. Alexander Mackenzie do	7 nov. 1873...	16 oct. 1878...		
Sir Chas. Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre.....	17 oct. 1878...	20 mai 1879...		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre.....	20 mai 1879...		G. *F. Baillairgé, sous-ministre.	4 oct. 1879...

N° 29.

ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef publics, de 1841 à 1885.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly	17 août 1841...	Samuel Keefer	17 août 1841...	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur.	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des Travaux publics.	25 sept. 1847.				
		John Page.....	31 oct. 1853.		
Toussaint Trudeau	13 déc. 1859.				
Frederick Braun ...	8 mars 1864.				
		G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.	5 juillet 1871..	Thos. S. Scott ...	7 février 1872.
{ S. Chapleau F. H. Ennis A. Gobeil.	{ 4 octobre 1879. 4 nov. 1880. 23 janv 1885	H. F. Perley	25 nov. 1880 ...	Thos. Fuller	31 octobre 1881

ANNEXE No 29.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

DU

NORD-OUEST,

PAR

F. N. GISBORNE, Surintendant.

 ANNEXE No 29

 RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DES
 TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

 SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT,
 BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
 OTTAWA, 28 décembre 1885.

MONSIEUR,—Comme annexe à mon rapport sur le service télégraphique du gouvernement pour l'exercice expiré le 30 juin 1885, je me permets de vous transmettre ci-joint un rapport fait par le surintendant local des lignes télégraphiques du Nord-Ouest, et daté de Battleford, le 9 du courant, au sujet de la reconstruction projetée de la ligne entre Battleford et Edmonton, de la route à traverser, etc., avec un rapport supplémentaire du télégraphiste d'Edmonton sur la nature de la région avoisinant le Fort-Saskatchewan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
 Votre obéissant serviteur,
 F. N. GISBORNE, *surintendant*.

A. GOBEIL, *écr.*,
 Secrétaire du département des travaux publics.

BATTLEFORD, 9 décembre 1885.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport qui suit de mon voyage à Edmonton, aller et retour.

Le 12 octobre 1885, je partis des pâturages de Wyld et Burke, situés sur la rive nord de la Saskatchewan (cette propriété de Wyld et Burke est précisément en face du village de Battleford, à 100 chaînes au nord de mon bureau), avec Pat Maskell, qui menait les chevaux que vous aviez au printemps, tandis que je montais une de mes juments grises, l'autre ayant été blessée cet été par les feux de prairie.

Mon but en allant à Pitt, sur la rive nord de la rivière, était de voir si le département des sauvages et la compagnie de la Baie-d'Hudson n'étaient pas dans l'erreur en vous recommandant de construire la ligne sur la rive nord au lieu de la rive sud.

Le côté nord est de 7.7 milles plus long que le côté sud, et a les rivières suivantes à traverser: la rivière au Brochet (15.5), la rivière à la Tortue (46.1) la rivière des Anglais (63.6), la rivière du Daim-Rouge (86.5). Toutes ces rivières sont aussi grandes ou plus grandes que la rivière de l'Aigle; il faudrait y lancer à la nage les chevaux des réparateurs de la ligne tout un mois de l'année, et quelques-fois elles seraient d'une traversée impossible.

On n'y voit pas d'épinette rouge ou de pin gris, ni même de peuplier, sauf dans la proximité de Pitt, et sous tout rapport la rive nord offre une route bien inférieure à celle de la rive sud.

De Fort-Pitt il n'y a que très peu ou point de pin jusqu'à proximité du lac aux Grenouilles (32 milles), où se rencontrent du pin rabougris et du pin baumier; l'un et l'autre sont petits, et ne sont guère meilleurs que le peuplier pour faire des poteaux. Même ici la quantité n'est pas considérable; c'est le peuplier qui domine, et il est d'une espèce inférieure.

A la rivière de la Montagne-de-l'Original, il y a un peu de pin baumier. Il y a un pont sur cette rivière. Elle est grande. Elle se trouve 42 milles environ à l'ouest de Pitt.

La rivière au Croupion-de-Chien, à 64 milles à l'ouest de Pitt, est très grande; elle a une bonne traverse, mais de nature à causer sûrement des difficultés au printemps. On voit dans les environs un peu de pin baumier.

La rivière du Lac-à-la-Selle est grande; elle l'est plus que la rivière de l'Aigle, à 94 milles à l'ouest de Pitt. Le sentier la traverse au centre d'un grand établissement de sauvages. Je recommanderais certainement que quand la nouvelle ligne sera construite, un réparateur ou un sous-agent fût fixé dans ces environs. C'est la seule localité habitée entre le Lac-aux-Grenouilles et Victoria.

A trois milles à l'ouest de la rivière, et du côté sud du chemin, se trouve une savane composée d'épinette rouge. La seule difficulté c'est qu'elle appartient aux sauvages. Je recommande que vous vous arrangiez avec le commissaire de Régina pour que les sauvages entreprennent de livrer des poteaux, soit de Victoria à 30 milles à l'est de la rivière du Lac-à-la-Selle.

A trois milles à l'est de Victoria, vous traversez des bois de pin rabougris et sur une étendue de près de deux milles, ce pin est petit en majeure partie—pas assez long pour faire des poteaux.

Victoria consiste en un vieux fort de la compagnie de la Baie-d'Hudson, qui sert actuellement de bureau à l'agent des Sauvages, en un petit marchand et en petits fermiers au nombre d'une demi-douzaine à une douzaine, la plupart métis. Le fort est tout près de la rivière.

De Pitt à Victoria je ne vis pas d'épinette rouge ou de pin gris, sauf aux endroits que j'ai mentionnés; ce qui domine est un peuplier chétif, en assez petite quantité, et on y voit çà et là quelques pins rabougris mêlés de pins baumiers. Ces derniers deviennent de beaux arbres, mais les autres sont presque toujours trop petits pour pouvoir en fabriquer des poteaux. Mais de fait les uns et les autres ne peuvent servir à faire des poteaux de télégraphe, parce qu'ils n'ont pas quatre ans d'existence. Il n'y a pas de doute que des poteaux métalliques d'un premier coût triple seraient de beaucoup plus économiques que ceux même du meilleur bois, car ils seraient à l'abri des feux de prairie qui détruisent annuellement bien des milles de ligne télégraphique, ce qui augmente considérablement les frais d'entretien et diminue sensiblement les recettes.

De Victoria à la Rivière-à-l'Esturgeon, il n'y a pas de colons. De là à Edmonton, le territoire est plus ou moins colonisé.

M. Macrae, ci-devant agent des sauvages à Carleton, résident d'Edmonton depuis nombre d'années, et qui a fait cent fois le trajet entre Victoria et Edmonton, dit que les ruisseaux indiqués sur la carte du gouvernement sont presque tous si profonds au printemps qu'il est nécessaire d'y mettre les chevaux à la nage, et quelques-unes sont infranchissables pendant nombre de jours. Puisqu'il en est ainsi, il est douteux qu'il soit prudent d'adopter la route de la rive nord, mais il serait préférable de prendre celle de la rive sud, telle qu'elle est tracée sur la carte ci-annexée, traversant la Saskatchewan à Edmonton et à Victoria, ou le Fort-Saskatchewan et Victoria.

Je joins à ce rapport celui de M. Taylor sur la rive sud de la rivière, ainsi qu'un tableau des distances.

Il n'y aura pas de difficulté à avoir des poteaux convenables entre Victoria et le Fort-Saskatchewan, mais de là à Edmonton ils devront être transportés sur une grande distance.

J'arrivai à Edmonton le 22 octobre, après un trajet de dix jours; mes chevaux étant très médiocres et usés—je parle de ceux autres que ma jument grise. Je restai à Edmonton jusqu'au 27 octobre. Dans l'intervalle, je me rendis à Saint-Albert, et rouvris le bureau téléphonique de Saint-Albert, qui était fermé depuis plus de deux mois, personne ne voulant y servir aux conditions passées. Ce bureau est actuellement dans le bâtiment de la mission catholique, et sous la direction du Père L'Estang; tous les comptes, etc., sont tenus par M. Taylor à Edmonton—le révérend Père recevant la commission ordinaire de 25 pour 100, comme auparavant.

Le 27 octobre, je me dirigeai vers Battleford par les lacs au Foin et la ligne télégraphique. Il est très fâcheux que la ligne n'ait pas été originairement construite d'Edmonton aux lacs au Foin, telle qu'indiquée sur la carte : ce qui est une route praticable.

La ligne a été considérablement détruite par des feux de prairie, et je doute fort qu'il soit possible de donner à Edmonton un service même passable au printemps prochain.

Comme il était tombé de la neige, nous n'arrivâmes pas à Battleford avant le 6 novembre 1885 ; les hommes et les chevaux étaient absolument à bout de forces.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HARTLEY GISBORNE,

Surintendant local.

F. N. GISBORNE, écrivain, M. S. T. C.

Surintendant du service télégraphique du gouvernement,
Ottawa.

EDMONTON, ALTA, 16 novembre 1885.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous transmets les informations suivantes sur la région qui sépare le fort Saskatchewan de Victoria, sur la rive sud de la Saskatchewan.

Au fort Saskatchewan, un ruisseau de 20 pieds de largeur se décharge dans la rivière, et est traversé par deux ponts. De là au Ruisseau-Profond, le territoire est fort entrecoupé de savanes, et presque toute l'étendue de la prairie est couverte de peupliers et de cotonniers. Les savanes contiennent de l'épinette rouge en petite quantité, et du pin rouge ainsi que du pin blanc en abondance. Le ruisseau est insignifiant, et on peut y faire un pont pour \$25 à peu près. De ce ruisseau au ruisseau du Castor, le pays offre à peu près le même aspect, mais contient moins de savanes. Le principal bois est le peuplier blanc, avec un peu de pin le long de la route, mais en arrière, de chaque côté, particulièrement sur les Buttes du Castor, que le sentier longe ici, il y a beaucoup de pin, qui, cependant, est disséminé. La région qui s'étend des Buttes du Castor au ruisseau de la Paille est ouverte, mais bien plus sèche, avec du bois à de plus grandes distances, mais en abondance toutefois. On peut construire des ponts sur ces deux ruisseaux pour à peu près \$50 chaque. On ne rencontre pas d'autres cours d'eau entre le ruisseau de la Paille et Victoria, et le pays est ouvert ; on y voit peu de savanes. Le bois propre à faire des poteaux de télégraphe y est plus rare, et devra être transporté à de grandes distances, soit jusqu'à 18 milles. Toute la région pourra être aisément visitée en toute saison, car il ne s'y rencontre que les trois ruisseaux que j'ai mentionnés ci-dessus. Tous les gens compétents s'accordent à dire qu'on peut avoir du bois pour la construction de la ligne télégraphique moyennant un transport de 18 milles au maximum, et cette distance en pas plus de deux endroits. La différence de distance entre le fort Saskatchewan et Victoria est d'environ 15 milles en faveur de la rive sud de la Saskatchewan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. TAYLOR,

Agent du service télégraphique du gouvernement.

H. GISBORNE, écrivain,
Battleford, T. N. O.

TABLEAU DES DISTANCES.

CARLETON (rive nord de la Saskatchewan).....	0·0	BATTLEFORD.....	0
Limite orientale de la Grande Savane.....	18·0	Fourches de chemin sur la rive sud	36·8
Grand lac au nord du sentier.....	23·8	Rivière du Grand-Ravin.....	57·1
“ sud “	28·5	Fondrière... ..	67·6
Chantier près d'un ruisseau d'eau potable.....	30·3	Petit ruisseau.....	78·8
Petit ruisseau.....	43·7	Rivière Saskatchewan.....	92·5
Petit étang à quelque distance au nord	53·4	Fort Pitt.....	93·0
Extrémité orientale du “ lac aux Oies, ” grand lac marécageux au sud du sentier.....	60·2	DE BATTLEFORD À FORT PITT par une voie explorée pour une ligne télégraphique	0
Grand lac au sud du sentier.....	67·9	Ruisseau de Pierre	37·0
Maison de Wyld et Burke, exactement au nord de Battleford, sur la Saskatchewan. La rivière, y compris l'île, a 83 chaînes de large	86·8	Commencement de buttes de sable	44·0
		Ruisseau du Grand-Ravin.....	54·0
		Fort Pitt.....	88·9
CARLTON À BATTLEFORD, par la rive sud de la Saskatchewan (bureau du surintendant local).....	113	DE FORT PITT À VICTORIA.....	0
BATTLEFORD (ferme Wyld et Burke) rive nord de la Saskatchewan... ..	0	Deux grosses buttes.....	17·3
Jonction avec le sentier de Pitt et de Carlton.....	10·2	Le sentier du lac la Biche fait un détour.....	47·3
Rivière au Brochet	15·5	Rivière du Croupion-de-Chien.....	64·0
Sentier allant à la réserve de Moosomin	18·1	Rivière du Lac-à-la-Selle.. ..	94·0
Premières eaux et habitations depuis la rivière au Brochet....	24·8	Ruisseau de Sable—Le sentier du Lac la Biche fait un détour....	114·4
Grand lac.....	30·5	Rivière au Moulin ou Creek Fumant	126·5
Jusqu'à la traverse de la rivière à la Tortue.....	46·1	Victoria.....	129·8
Rivière des Anglais (quelques pins baumiers)	63·6	DE VICTORIA À EDMONTON.....	0
Rivière réunissant deux grands lacs	83·8	Ruisseau de Pierre.....	16·8
Rivière du Chevreuil-Rouge.....	86·5	Ruisseau à la Carpe	22·0
Petit ruisseau au fond d'un profond ravin	99·6	Rivière de l'Esturgeon.....	50·6
Fort Pitt.....	100·7	Fort Saskatchewan.....	57·6
		Fort Edmonton.....	74·6
		RÉCAPITULATION.	
		De Battleford à Fort Pitt (rive sud)	93·0
		De Fort Pitt à Victoria.....	129·8
		De Victoria à Edmonton.....	74·6
			<u>297·4</u>

ANNEXE No 30.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er juillet 1867 au 31 décembre 1885.

ANNEXE No 30.

N° de renvoi, 63,651.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

LISTE des lettres reçues et expédiées, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 décembre 1885.

Années.		Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre.....		2,075	1,511
1868 du 1er janvier au 31 décembre.....		3,498	2,317
1869 do do		3,448	2,171
1870 do do		4,961	3,185
1871 do do		6,268	3,983
1872 do do		8,333	4,428
1873 do do		10,072	5,707
1874 do do		9,800	5,043
1875 do do		9,006	5,006
1876 do do		7,971	4,773
1877 do do		7,517	4,425
1878 do do		6,886	4,021
1879 do au 6 octobre.....		7,186	4,547
1879* du 7 octobre au 31 décembre.....		2,033	810
1880 du 1er janvier do		8,451	4,410
1881 do do		9,599	5,529
1882 do do		10,505	5,699
1883 do do		11,633	6,227
1884 do do		13,114	6,903
1885 do do		† 8,977	5,321

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap. 7. Le personnel des employés et des commis du département des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des Travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public, qui s'élève en moyenne à 8,000 lettres par années.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre accompagnait chaque paiement. Maintenant, les comptes sont classés par matières, jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro; et on a substitué des placards imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

ANNEXE No 31.

LISTE DES JETÉES

DE

L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

DONT S'EST CHARGÉ LE

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

ANNEXE No 31.

1. LISTE des jetées de l'Île du Prince-Edouard, déclarés d'une importance fédérale par un arrêté du Conseil en date du 29 février 1884, et dont s'est chargé le gouvernement du Canada, qui en a remboursé le coût depuis la confédération au gouvernement de l'Île du Prince-Edouard sur et à même le crédit voté pour cet objet à la session du parlement, 1885 :—

Jetée d'Annandale.....	\$2,474 36
do de Belfast	4,355 04
do de Campbell's-Cove	100 00
do de China-Point.....	3,436 47
do de Crapaud (port de Victoria).....	4,267 72
do de Georgetown.....	2,254 24
do de Hickey.....	1,255 27
do de Higgin's-Shore.....	2,543 05
do de Hurd's-Point.....	2,000 62
do de Kier's-Shore.....	5,091 50
do de Lambert.....	486 95
do de Lewis-Point	2,250 00
do de Mink-River	293 25
do de McGee	2,721 25
do de Nine-Mile-Creek.....	482 00
do de North-Cardigan.....	2,732 70
do de Pinette.....	1,814 00
do de Fort-Selkirk	2,947 75
do de Pownal.....	3,429 92
do de Rustico.....	657 80
do de la Rivière-du-Sud.....	1,021 50
do de la baie Sainte-Marie.....	1,336 59
do de Tignish.....	135 26
do de la Rivière-Vernon.....	908 66
do de West-Point.....	4,226 40
	<u>\$53,222 19</u>

2. LISTE des jetées de l'Île du Prince-Edouard déclarées d'une importance fédérale par un arrêté du Conseil en date du 16 décembre 1884, et pour lesquelles une allocation de \$24,240 a été accordée à la session de 1885, mais dont il n'a été pris possession qu'après la clôture de l'exercice 1884-85 :—

Jetée Clifton.....	\$ 208 00
do Bay-View.....	1,599 00
do Chapel-Point.....	2,281 38
do Montague	1,462 84
do Stevens.....	1,234 00
do Sturgeon.....	847 92
do Wood-Island.....	4,244 22
do Cap- Traverse	12,362 64
	<u>\$24,240 00</u>

ANNEXE No 32.

ÉTAT DE LA DÉPENSE POUR TRAVAUX PUBLICS

DU

CANADA

DEPUIS

LE 1^{ER} JUILLET 1867 JUSQU'AU 30 JUIN 1885.

AUSSI :

ÉTAT DE LA DÉPENSE

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

PAR

O. DIONNE, comptable.

ANNEXE

N° 1.—ÉTAT COMPARATIF de la dépense pour les travaux

Numéro.	Travaux.	Dépenses, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1862.		1883.	
		\$	cts.	\$	cts.
1	Chemins de fer—construction.....	55,491,071	82	11,707,619	02
2	do (à part la sub. payée à la Cie du. ch. de fer C.P.).....				
3	do frais d'exploitation.....	20,709,640	19	2,636,551	70
4	Canaux—construction.....	23,447,564	27	1,867,545	56
5	do personnel et réparations.....	5,239,257	67	484,128	10
	Totaux, chemins de fer et canaux.....	104,887,533	95	16,685,844	38
6	Édifices publics—construction.....	7,296,365	45	675,260	08
7	do répar. (y comp. le chau. aux édif. pub., Ottawa).....	3,045,892	05	312,289	87
8	do chauffage.....			10,739	68
9	do appointements des mécaniciens, chauffeurs, etc.....			14,787	02
10	Ports et brise-lames.....	3,737,167	54	586,633	72
11	Rivières—améliorations.....	686,009	03	125,355	42
12	do entretien des bouées.....	2,433	76	457	50
13	Dragueurs—construction.....	309,929	28	13,081	34
14	do réparations, etc.....	49,289	21	16,480	43
15	Dragage (non réparé à aucun service).....	86,531	95	9,510	70
16	Glissoires et estacades—construction.....	305,110	26	3,516	38
17	do personnel et réparations.....	1,019,792	15	81,842	98
18	Ponts et chaussées—construction et améliorations.....	1,144,436	55	4,066	83
19	do entretien.....	601,479	75		
20	Lignes télégraphiques—construction.....	360,050	38	88,149	74
21	do frais d'exploitation.....	386,322	18	53,844	30
22	Phares—construction.....	1,186,212	65	32,902	32
23	Steamers fédéraux—construction.....	186,250	66		
	Divers—				
24	Explorations.....	399,623	47	29,829	98
25	Arbitrages.....	91,955	60	3,338	90
26	Service de remorqueurs entre Montréal et Kingston.....	96,302	84		
27	Monument à feu Sir George Et. Cartier, baronnet.....			1,319	13
28	do Joseph Brant.....				
29	Agent et dépenses contingentes, Colombie-Britannique.....	16,944	19	2,811	32
30	Divers.....	6,649	46	2,000	00
	Totaux, travaux publics.....	21,013,758	41	2,068,217	64
	Grands totaux.....	*125,991,292	36	18,754,062	02

* N.B.—Pour l'explication de la différence entre l'état qui précède et celui publié dans le rapport, état n° 2, page 443.

† Non compris \$18,702 67 maintenant remboursés. Voir Comptes publics, 1882-83, page xxiv.

‡	do	24,540	25	do	do	1883-84	do
§	do	1,634	90	do	do	1885-84	do

\$44,877 82

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

440

No 32.

publics du Canada, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1885.

Exercice terminé le 30 juin	Total, jusqu'au 30 juin 1885.		Numéro.	Observations.
	1884.			
	\$	cts.		
1884.	\$	cts.		
1885.	\$	cts.		
1884.	\$	cts.		
1885.	\$	cts.		
19,266,803 07	16,487,569 91	157,327,751 31		
1,292,494 83	1,040,571 27	10,304,691 63	6	b. Y compris \$20,047.80 fournis par les corporations de cités, etc.
349,314 85	271,435 31	3,977,932 08	7	
28,112 39	31,773 76	70,625 83	8	
22,347 68	25,422 24	62,556 94	9	
†† 852,553 64	749,530 35	c 5,925,835 25	10	c. Y compris \$141,179.78 fournis par les municipalités, etc.
178,609 30	198,640 69	d 1,188,614 44	11	d. Y compris \$7,400 fournis par les municipalités, etc.
		2,891 26	12	
115,552 44	21,424 70	459,987 76	13	
24,714 71	26,939 59	117,423 94	14	
9,760 25	9,313 66	115,116 56	15	
30,905 28	38,525 99	e 378,057 91	16	e. Y compris \$1,600 fournies par la Canada Pulp Company.
32,074 14	72,111 59	f 1,202,597 50	17	f. Y compris \$13,500 fournies par les gouvernements locaux d'Ontario et Québec.
33,985 79	20,108 33	601,515 21	18	
	35 46	1,202,597 50	19	
	49,304 16	547,477 91	20	
	80,006 71	84,221 34	21	
	49,033 55	50,512 06	22	g. Cette somme a été dépensée comme suit :— Par le dépt. des travaux publics..... \$ 75,588 51 do de la marine..... 1,243,072 07 \$1,318,660 58
56,164 71	47,238 03	h 289,653 40	23	h. Dépensée par le département de la marine.
28,982 61	31,203 26	489,639 32	24	
2,818 00	3,059 27	100,271 77	25	
		96,302 84	26	
	733 45	8,294 19	27	
	50 00	50 00	28	
	2,796 49	2,685 31	29	
	1,650 00	25,237 31	30	
		10,299 46	31	
3,290,964 98	2,783,020 03	29,155,961 06		i. Imputable sur le capital..... \$122,245,939 32 do revenu..... 64,237,773 05
22,557,768 05	19,270,589 94	i 186,483,712 37		\$186,483,712 37

des travaux publics de 1867-82, annexe n° 1, pages 141 et 143, voir Rapport des Travaux Publics, 1883-84,

†† Y compris \$246.30 transférés des rivières.

O. DIONNE,
Comptable.

N° 4—RÉSUMÉ de la dépense pour les travaux publics

Numéro.	Travaux.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.	Nouveau-Brunswick.
			Ile du Prince-Edouard.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Ch. de fer Intercolonial—construction.....	9,330,117 25		13,808,228 60
2	do frais d'exploitation.....	7,830,263 41		12,143,988 17
3	do do (emb. de Windsor).....	99,960 59		
4	Ch. de fer de Prolongement-Est—construction.....	1,286,367 89		
5	do frais d'exploitation.....	119,083 08		
6	Ch. de fer de l'Île du P.-Edouard—construction.....		617,061 45	
7	do frais d'exploitation.....		2,239,999 86	
8	Chemin de fer du Pacifique—construction.....			
9	do frais d'exploitation.....			
10	Chemin de fer de la Ligne Directe—construction.....			11,581 14
11	Pont de chemin de fer du Coteau.....			522 00
12	Subventions aux chemins de fer.....			32,000 00
13	Chemins de fer—en général.....			
14	Canaux—construction.....	516,089 35		44,387 53
15	do personnel et réparations.....	31,178 86		
16	Fossé du chemin longeant le lac Saint-François.....			
	Total, chemins de fer et canaux.....	19,213,060 73	2,857,061 31	26,040,185 44
17	Édifices publics—construction.....	275,712 42	100,543 78	1,530,490 69
18	do réparations, etc. (y compris le chauffage des édific. publics d'Ottawa).....	74,026 11	25,862 24	54,975 69
19	do chauffage.....	2,441 36	1,265 79	10,401 46
20	do appointem. des mécan., chauff., etc.....	5,975 03	3,639 37	12,302 25
21	Havres et brise-lames.....	1,155,567 49	359,759 22	786,533 95
22	Rivières—améliorations.....	114,191 74	45,143 54	165,193 41
23	do entretien des bouées.....			
24	Ponts—construction.....	120,928 49	24,518 07	111,536 49
25	do réparations.....	36,188 23	8,827 29	20,604 62
26	Dragage (non réparti à aucun service).....	132 44		
27	Glissoires et estacades—construction.....			
28	do personnel et réparations.....			
29	Chemins et ponts—construction et améliorations.....			2,368 34
30	do entretien.....			
31	Lignes télégraphiques—construction.....	71,694 29		20,421 73
32	do frais d'exploitation.....	8,888 98	22,386 59	7,230 33
33	Phares—construction.....	423,623 82	55,752 99	189,524 39
34	Vapeurs fédéraux.....	72,413 34	72,413 34	72,413 36
	<i>Divers :—</i>			
35	Explorations.....	47,223 33	14,984 82	50,043 78
36	Divers.....			
	Totaux, travaux publics.....	2,409,007 07	735,097 04	3,014,040 49
	Grands totaux.....	21,622,067 80	3,592,158 35	29,054,225 93

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., voir tableau n° 5, page 446.
 a. Y compris \$21,649,485.87, subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
 b. do 17,797.62, somme dépensée dans l'État du Maine, E.-U.
 c. do 15,702.50, maison du haut commissaire, Londres, Angleterre.
 d. do 1,243,072.07, somme dépensée par le département de la marine.
 e. Cette somme a été dépensée par le département de la marine.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
 OTTAWA, 9 janvier 1886.
 446

depuis le 1er juillet 1867 (date de la confédération), jusqu'au 30 juin 1885.

Numéro.	Travaux.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Entrés dans la Confédération.			Diverses dépenses non réparties à aucune des provinces.	Total, jusqu'au 30 juin 1885.	Numéro.
							15 juillet 1870.		20 juillet 1871.			
							Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie-Britannique.			
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.					
					10,278,797 88						33,417,143 73	1
					5,987,890 56						25,962,142 14	2
											99,960 89	3
											1,286,367 89	4
											119,083 08	5
											617,061 45	6
											2,239,999 86	7
											57,174,929 33	8
											319,000 98	9
											49,587 45	10
											19,942 86	11
											522 00	12
											661,245 00	13
											29,987 08	14
											28,539,030 46	15
											68,188 01	16
											4,347 50	17
					30,883,447 54	46,232,370 14	6,069,659 27	6,898,374 35	18,967,248 61	168,343 92	157,327,751 31	
					2,466,302 22	4,227,759 57	806,999 74	360,436 98	355,256 20	181,190 03	10,304,691 63	17
					380,083 59	3,343,462 09	70,114 03	8,301 44	19,739 74	1,367 15	3,977,932 08	18
					27,913 75	19,682 33	6,611 50	8,301 44	896 48	897 16	70,623 83	19
					13,768 71	25,136 58		200 00	1,535 00		62,556 94	20
					755,593 99	2,673,294 57	1,776 39		612,019 60	23,256 02	6,367,801 23	21
					500,664 53	211,156 60	64,902 51	27,104 71	60,140 40		1,188,497 44	22
					3,008 26						3,008 26	23
					37,966 47	89,325 21	47,105 69				459,987 76	24
					20,071 69	10,634 41			28,083 62	523 72	117,423 94	25
					44,834 88	59,665 92			18,876 57	2,221 13	115,116 56	26
					310,116 32	67,941 59				10,483 32	378,057 91	27
					788,084 66	467,587 68				48 52	1,255,730 86	28
					98,924 55	733,230 55	366,304 53	1,769 53			1,202,597 50	29
					266,724 69	526,532 10	74,983 11				601,515 21	30
					34,077 46	22,000 00	72 00				547,477 91	31
					374,610 21	228,507 30	1,590 86				604,394 53	32
					72,413 36						60,225 79	33
											4,825 22	34
											1,318,660 58	35
											289,653 40	36
					142,374 85	185,163 49	6,475 86	1,113 99	3,418 47	38,840 73	489,639 32	
					48,588 66	48,151 42			25,237 31	120,530 76	242,508 15	
					6,386,122 85	12,939,241 41	1,446,936 22	500,436 66	1,750,743 34	416,251 96	29,597,877 04	
					37,269,570 39	59,171,611 55	7,518,595 49	7,398,811 01	20,717,991 95	582,595 88	186,925,628 35	

MEMO.—Montant dépensé jusqu'au 30 juin 1885, d'après l'état n° 1, page 439..... \$186,483,712 37
 AVOUZÉ.—Dépense à compte du bassin de radoub d'Esquimaux, maintenant contrôlé par le gouvernement..... 441,915 98
 Total, comme ci-dessus..... \$186,925,628 35

O. DIONNE,
 Comptable.

N^o 5.—ÉTAT indiquant les sommes fournies par les municipalités, etc., pour la construction des travaux sous-mentionnés, et comprises dans les états des dépenses, du 1^{er} juillet 1867 au 30 juin 1885, pages 438 à 445.

Numéro.	Travaux.	Du 1 ^{er} juillet 1867 au 30 juin 1882.		Exercice terminé le 30 juin						Total jusqu'au 30 juin 1885.	
		\$ cts.		1883.		1884.		1885.			
		\$	cts.	II.	\$	cts.	II.	\$	cts.		
1	Édifices publics—										
2	Crucelle de Québec "Cap"	2,500 00									2,500 00
3	Salle d'exercices militaires, Québec	2,433 33						297			5,558 20
4	Salle d'exercices militaires, Québec	5,000 00									2,433 33
5	Hangars des immigrants à Sarnia										5,000 00
6	Salles d'exercices militaires à Sarnia										117 00
7	Bureau de poste de Winnipeg										4,025 27
	Totaux, édifices publics	9,933 33									414 00
	Totaux, édifices publics										20,047 80
8	Ports et brise-lames :—										
9	Saint-Jean, N.B.	10,000 00									1,751 97
10	Bayville, Ont										10,000 00
11	Belleville, do										3,154 50
12	Cobourg, do	25,507 49									25,957 49
13	Collingwood, do	28,268 26									28,268 26
14	Goderich, do	10,000 00									10,000 00
15	Quai-de-L'Orignal, Ont										1,000 00
16	Meaford, do	10,000 00									10,000 00
17	Morpeth, do										4,202 27
18	Newcastle, do										2,500 00
19	Owen-Sound, do										13,000 00
20	Port-Elgin, do										3,045 29
21	Rouveau, do	300 00									300 00
22	Thornbury, do										7,000 00
	Warton, do										21,000 00
	Totaux, ports, etc	84,075 75									141,179 78
23	Rivières :—										
	Napanee	5,000 00									5,000 00

24	Thames	2,400 00									2,400 00
	Totaux, rivières	7,400 00									7,400 00
25	Gisboires et estacades :—										
	Saint-Maurice										1,600 00
26	Ponts :—										
	Des Josephins										8,000 00
27	Portage-du-Fort	5,500 00									5,500 00
	Totaux, ponts	5,500 00									13,500 00
	Grands totaux	106,909 08									183,727 58

a. Don de Sa Majesté la reine. b. Dépôts de garantie forfaits par les entrepreneurs.

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

N^o 6.—DÉPENSES pour travaux autorisés par des actes spéciaux du Parlement, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1885.

Numéro.	Nom des travaux.	Montant autorisé.	Dépenses du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.			Exercice terminé le 30 juin—			Total de la dépense jusqu'au 30 juin 1885.
			\$	1883.	1884.	1885.	\$	\$	
1	Fleuve Saint-Laurent — creusement entre Québec et Montréal.—								
	36 Vic., chap. 60.....	\$1,500,000							
	45 do 44.....	280,000							
	46 do 38.....	800,000							
2	Améliorations du port de Québec—	2,680,000	1,500,000						
	36 Vic., chap. 62.....		xiii.						
	43 do 17.....	1,200,000							
	45 do 47.....	250,000							
	47 do 9.....	375,000							
		300,000							
3	Bassin de radoub de Lévis —	2,125,000	1,405,000						
	38 Vic., chap. 56.....		xiii.						
	46 do 40.....	500,000							
	47 do 10.....	100,000							
		150,000							
	Totaux.....	750,000	350,000						
		5,555,000	3,255,000						
			421,540						
			66,540						
			200,529						
			110,000						
			282,931						
			110,000						
			692,931						
			447,529						

N. B.—Les dépenses à compte du "Bassin de radoub d'Esquimalt" sont maintenant comprises dans le "coût des ports, Colombie-Britannique, les travaux étant à la charge du gouvernement fédéral."

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

N^o 7.—RÉCAPITULATION des dépenses de construction et améliorations des travaux publics du Canada, depuis qu'ils ont été commencés à venir jusqu'au 30 juin 1885.

Numéro.	Nom des travaux.	Dépenses du gouvernement.				Autres dépenses que celles du gouvernement.				Grand total des dépenses, jusqu'au 30 juin 1886.				
		Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total de la dépense du gouvernement.	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Dépense totale à même d'autres fonds que ceux du gouvernement.							
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
1	Chemins de fer	34,146,280	66	792,575,698	93	126,721,859	59	4,459,664	67	6,649,664	67	126,721,859	69	
2	Canaux	18,797,913	90	28,543,377	96	47,341,291	86					53,990,956	53	
	Totaux, ch. de fer et canaux.....	52,944,174	56	121,118,976	89	174,063,151	45	4,459,664	67	6,649,664	67	180,712,816	12	
3	Edifices publics	4,183,460	89	10,284,643	83	14,468,104	73			20,047	80	14,488,152	52	
4	Ports et b.ise-lames	2,5	5,596	78	5,784,705	47	8,300,307	25	52,038	67	141,179	78	8,493,520	70
5	Amélioration des rivières	36,404	83	1,181,214	41	1,217,619	27			7,400	00	1,225,019	27	
6	Dragueurs	135,472	43	459,987	76	595,460	19					595,460	19	
7	Glissoirs et estacades	1,346,652	67	376,467	91	1,723,110	58			1,600	00	1,724,710	58	
8	Chemins et ponts	481,554	52	1,189,097	50	1,670,653	02			13,500	00	1,684,153	02	
9	Lignes télégraphiques.....			547,477	91	547,477	91					547,477	91	
10	Phares	1,685,990	84	1,318,667	58	3,004,657	42					3,004,657	42	
11	Vapeurs fédéraux	305,784	40	289,653	40	595,437	80	158,456	00			753,893	80	
	Totaux, travaux publics.....	10,690,9	7	21,431,898	80	32,122,816	16	210,494	67	183,727	58	32,517,038	41	
	Grands totaux.....	63,635,091	92	142,550,875	69	206,185,967	61	4,670,169	34	2,373,727	58	213,229,854	63	

a. Y compris \$121,736 24 dépensés par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse pour les ports actuellement sous le contrôle du gouvernement fédéral
 Votre annexe n^o 432, page 1282, Rapport des travaux publics, 1867-82.
 do do rivières
 do do

c. Indique seulement le coût des phares du Haut et du Bas-Canada, le coût des phares dans les autres provinces n'ayant pas été constaté.
 d. Sans compter les subsides payés aux compagnies de ch. de fer autres que la compagnie du ch. de fer Canadien du Pacifique, et s'élevant à \$651,245.00.
 e. Somme dépensée par les commissaires du port de Montréal pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre. Voir état n^o 6, page 448.
 f. Sans compter la somme de \$670,620.64, payée par le ministère des ch. de fer et canaux, et comprise dans le coût du ch. de fer du Pacifique.

O. DIONNE, comptable.

EDIFICES PUBLICS D'OTTAWA.

N° 8.—DÉTAILS de la dépense depuis le commencement de leur construction (1859) jusqu'au 30 juin 1884.

	Avant la confédération.		Depuis la confédération.		Total.		Grand total.	
	\$	cts	\$	cts	\$	cts.	\$	cts.
EDIFICES PUBLICS.....	1,419,355	68	91,188	89	1,510,544	57		
Bibliothèque.....			301,812	45	301,812	45		
Tour principale (achèvement).....			24,500	25	24,500	25		
Service de feu et d'eau, moitié du coût.....			36,206	55	36,206	55		
Sortie des galeries.....			4,999	99	4,999	99		
Maison de la pompe.....			1,600	99	1,600	99		
Service de téléphone, moitié du coût.....			1,849	53	1,849	53		
Ventilation.....			5,214	72	5,214	72		
Chang. dans le B. P. de la Cham. des C.....			1,361	00	1,361	00		
Lumière électrique.....			7,887	39	7,887	39		
Totaux.....	1,419,355	68	476,621	76			1,895,977	44
EDIFICE DE L'EST.....	641,036	37	17,470	07	658,506	44		
Attiques.....			10,516	60	10,516	60		
Service du feu et d'eau, quart du coût.....			18,104	85	18,104	85		
Changements et additions.....			10,997	59	10,997	59		
Voûte (achèvement de la).....			8,822	98	8,822	98		
Service du téléphone, quart du coût.....			924	76	924	76		
Totaux.....	641,036	37	66,836	85			707,873	22
EDIFICE DE L'OUEST.....	641,036	38	17,470	07	658,506	45		
Agrandissement.....			462,247	11	462,247	11		
Service du feu et d'eau, part du coût.....			17,721	23	17,721	23		
Changements et additions.....			11,381	22	11,381	22		
Service du téléphone, quart du coût.....			924	76	924	76		
Totaux.....	641,036	38	509,744	39			1,150,780	77
EDIFICE DE LA RUE WELLINGTON.....								
Emplacement—Achat, intérêt, services d'hommes de loi, etc.....			90,955	52	90,955	52		
Egoûts—Rues Wellington et Bank.....			6,348	00	6,348	00		
Maçonnerie.....			39,960	00	39,960	00		
Diverses dépenses.....			18,558	16	18,558	16		
Totaux.....			155,821	68			155,821	68
TERRAINS—Pour détails, voir annexe n° 28, p. 451 du Rap. des Tr. publics, 1883-84..	22,565	50	375,965	01			398,530	51
ATELIERS (maintenant la Cour Suprême)			50,232	69	50,232	69	50,232	69
Hangars, séchoirs, etc.....			1,657	45	1,657	45	1,657	45
Grands totaux.....	2,723,993	93	1,636,879	83			4,360,873	76

a. Y compris \$752.63, le coût de la cloche de la tour; aussi \$2,737.83 pour l'horloge.

b. En sus de ce montant, il a été dépensé une somme de \$13,919.70 (voir annexe 43, page 1192 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882), pour établir la Cour Suprême dans les ateliers, soit une dépense totale de \$64,212.39 pour ce bâtiment.

N.B.—La dépense qui précède est portée aux comptes comme suit:—

Contre "Capital" (non compris \$12,379.20 portés à "Cour Suprême").....	\$ 4,244,133 37
do "Fonds consolidé".....	116,740 39

\$ 4,360,873 76

O. DIONNE, comptable.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1884 AU 30 JUIN

1885

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE ET UN VICTORIA,
CHAPITRE DOUZE, ARTICLE DIX-NEUF, TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ACTE
QUARANTE-DEUX VICTORIA, CHAPITRE SEPT.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1886.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER :

	PAGE.
CANADIEN DU PACIFIQUE :	
Distances—ligne-mère	x
CONDITION :	
<i>Sous le contrôle du gouvernement :</i>	
Colombie-Britannique.....	xi
<i>Sous le contrôle de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique :</i>	
De Callander à Port-Arthur.....	xi
De Winnipeg à Savona's-Ferry (Kamloops)	xii
Résumé de l'acte de 1885 concernant les obligations portant première hypothèque.....	xii
Paiements faits à la compagnie.....	xiii
Transfert du chemin de fer de la Rive-Nord à la compagnie.....	xiv

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT :

Longueur des lignes.....	xv
Situation financière.....	xvi

INTERCOLONIAL :

Table des distances.....	xvi
Dépenses imputables sur le compte du capital	xvii
do do revenu.....	xviii
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice.....	xviii
Tableaux comparatifs du trafic.....	xviii
Embranchement de Windsor.....	xx
Embranchement de Prolongement-Est.....	xx
Embranchement de Dalhousie.....	xxi
Embranchement de Dartmouth.....	xxi
Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup.....	xxi
Embranchement de Saint-Charles.....	xxi
Embranchement de Paspébiac.....	xxi
Embranchement d'Indiantown.....	xxi

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements.....	xxii
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	xxii
Recettes brutes et dépenses de l'exercice.....	xxiii
Tableaux comparatifs du tarif	xxiii
Embranchement du Cap- Traverse.....	xxiii

LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Listes des lignes subventionnées en 1882.....	xxiii
do do 1883.....	xxv
do do 1884.....	xxvii
do do 1885.....	xxxij

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT A CES LIGNES.

Gravenhurst à Callander—ch. de fer du Nord et de Jonction du Pacifique... ..	xxxvii
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.....	xxxviii
Chemin de fer de la Ligne Directe de Montréal à l'Europe.....	xxxviii
Chemin de fer de Caraquette	xxxix
Chemin de fer International.....	xxxix
Chemin de fer de la Ligne Directe.....	xxxix
Chemin de fer <i>Northern and Western</i>	xl
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec	xli
Rivière-du-Loup ou Rivière-Ouelle jusqu'à Edmunston.....	xli
Chemin de fer de Québec-Central... ..	xli
Chemin de fer de Jonction de Pontiac et du Pacifique.....	xlii
Chemin de fer de Kingston et Pembroke.....	xlii
Cie du pont de Saint-Jean et de prolongement de chemin de fer.....	xliii
Chemin de fer d'Esquimalt et Manawmo.....	xlii
Chemin de fer de Saint-Louis et Richibouctou.....	xliiii

CHEMINS DE FER—LIGNES SUBVENTIONNÉES—*Fin.*

Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	xlili
Chemin de fer d'Erié et Huron.....	xlili
Chemin de fer de Montréal et Sorel.....	xliv
Chemin de fer de Montréal et de la Jonction de Champlain.....	xliv
La société de colonisation du lac Témiscamingue.....	xliv
EXPLORATIONS :	
Chemin de fer de la Ligne Directe.....	xliv
Chemin de fer du Cap-Breton.....	xliv
Chemin de fer de Ristigouche et Victoria.....	xliv

CANAUX :

Liste des canaux.....	xliv
Revenu “.....	xliv
LE FLEUVRE SAINT-LAURENT ET LES LACS.....	xliv
Canaux du Saint-Laurent.....	xlvi
Canal Lachine.....	xlvii
Canal Beauharnois.....	xlviii
Canal de Cornwall.....	xlviii
do nouveaux travaux.....	xlix
CANAUX DE WILLAMSBURGH :	
Canal de la Pointe à Farran.....	xlix
Rapide Plat.....	xlix
do nouveaux travaux.....	l
Canal des Galops.....	l
do nouveaux travaux.....	li
Rapide des Galops, amélioration du chenal.....	li
CANAL WELLAND :	
Ligne principale du lac Ontario au lac Erié.....	li
Bras de la rivière Walland.....	lii
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière.....	lii
Branche de Port-Maitland.....	lii
Réparations et entretien.....	liii
Nouveaux travaux.....	liii
CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.....	
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON...	
Description générale.....	liv
Tableau des distances.....	liv
Ecluse Sainte-Anne.....	lv
do nouveaux travaux.....	lv
Canal de Carillon.....	lv
do barrage.....	lv
Canal de Grenville.....	lvii
do nouveaux travaux.....	lvii
CANAL RIDEAU.....	
Canal de la Tay, travaux de construction.....	lviii
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :	
Ecluse et digue de la Culbute.....	lvi
do do nouveaux travaux.....	lvii
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :	
Description générale.....	lix
Ecluse et barrage de Saint-Ours.....	lix
Canal Chambly.....	lx
CANAL SAINT-PIERRE.....	
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description.....	lxi
Etendues navigables et non navigables.....	lxii
Liste des travaux et réparations exécutés.....	lxii
Nouvelles constructions.....	lxiii
CANAL MURRAY :	
Travaux de construction.....	lxiv

TABLE DES ANNEXES.

	PAGE
Etat de la dépense durant l'exercice.....	3
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement des canaux.....	4
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	9
Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au 1er octobre, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef, y compris les travaux de construction sous la direction du gouvernement, les progrès de localisation, de construction et d'exploitation, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	10
Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef, jusqu'au 31 décembre 1885.....	166
Rapport sur le progrès des explorations d'une ligne courte entre Montréal, Saint-Jean et Halifax, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef.....	171
Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur dirigeant.....	14
Chemin de fer Intercolonial.....	15
Prolongement-Est.....	17
Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	17
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	18
Rapports des surintendants, etc. :—	

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	19
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	24
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	30
do T. J. Williams, premier comptable.....	36
Tableau des accidents.....	46

Prolongement-Est—

Rapport de D. Pottinger, surintendant en chef.....	60
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	61
do H. A. Whitney, mécanicien-chef.....	61
do G. Grant Bulley, comptable et auditeur.....	63
Tableau des accidents.....	69

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	70
do P. S. Archibald, ingénieur.....	74
do R. B. Boggs, comptable.....	71

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—

Rapport par James Coleman, surintendant.....	75
do J. Unsworth, mécanicien-chef et garde-magasin.....	89
do W. T. Huggan, comptable.....	81
Rapports des accidents.....	97

CANAUx.

Rapports sur le canal Lachine	98
“ Besuharnois.....	99
“ Chambly.....	101
“ Saint-Ours.....	101
do (par L. G. Papineau).....	103
do par E. H. Parent, ingénieur surintendant.	
Rapport sur l'état des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux.....	105
sur l'état des écluses à l'entrée des canaux de Lachine, Beauhar- nois et Chambly.....	106
sur les canaux de la rivière des Outaouais :—	
Sainte-Anne. Construction—Entretien.....	108
Carillon et Grenville do	109
Culbute	110
Chute à Blondeau do	111
par D. Starke, ingénieur surintendant.	
sur le canal de Cornwall	112
par D. A. McDonnell, surintendant.	
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à l'entrée du canal de Cornwall.....	112
sur les canaux de Williamsburg.....	113
par A. G. Macdonell, surintendant.	
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à l'entrée des Canaux de Williamsburg.....	114
sur le canal Welland (nouveau)	115
do (ancien).....	123
canal d'alimen., Jonction de Dunnville et Port-Maitland.	128
par Wm. Ellis, surintendant.	
sur l'état des sommes perçues pour amendes et dommages sur le canal Welland.....	129
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne.....	130
sur le canal de la Baie de Burlington.....	130
par Wm Ellis, surintendant.	
sur le canal Rideau.....	131
sur le canal Tay.....	133
par F. A. Wise, ingénieur surintendant.	
sur les travaux du canal Trent.....	134
par Richard B. Rogers, ingénieur surintendant.	
sur le canal Saint-Pierre.....	134
par Henry F. Perley, ingénieur dirigeant.	
sur le canal du haut du Saint-Laurent et de la Vallée de la Trent... ..	137
Canal Murray.	
Améliorations des Rapides des Galops.	
Canal de la vallée de la Trent.	
Navigation de la Trent.	
Canal Burleigh.	
Canal Buckhorn.	
Canal des Chutes Fénélon.	
Canal du Rapide-Plat.	
Canal de Cornwall.	
par T. S. Rubidge, ingénieur dirigeant.	

Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique	142
Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances.....	143
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston	144
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1884 et de leur ouverture en 1885.....	145
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.....	146
Tableau général, indiquant :—	
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885. ...	152
2. Les propriétés achetées ou vendues par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.....	156
3. Conventions au sujet des subventions	162
Etat des réclamations soumises aux arbitres officiels, et décisions de ces derniers, ayant rapport au département des chemins de fer et des canaux	164
Liste des chemins de fer en faveur desquels le Parlement a voté des subventions.	169

ERRATA.

- P. 77. 12e ligne, pour "\$237,428.13" lisez "\$236,428.13".
137. 7e ligne du pied, pour "lacs d'Ontario," lisez "certains lacs".
141. Dernière ligne, pour "ingénieur en chef," lisez "ingénieur dirigeant".
142. Dernière ligne, pour "Wrightson et Cie," lisez "Head, Wrightson et Cie".

RAPPORT

1884-85.

*A Son Excellence le Très-honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada,
etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., c. 12 (1877), tel que modifié par l'acte 42 Vic., c. 7, articles 4 et 5 (1879).

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexe 1, page 1) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées, pendant le dernier exercice, pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada ci-dessus mentionnés, sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, ou pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.

NOTE.—Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements sur des points intéressants qui se rattachent au chemin de fer Canadien du Pacifique et autres lignes subventionnées, allant jusqu'à la fin de décembre 1885.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

LIGNE-MÈRE.

Acheté—

	Milles.	Milles.
De Québec à Callander, directement		490
De Montréal, (point de départ de la navigation transatlantique) à Callander.....		344

Subventionné—

De Callander à Port-Arthur.....	651	
De Port-Arthur à la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg).....	428	
De la rivière Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.	213	
		2,549

Total, de Montréal à Port-Moody.....		2,893

Embranchements achetés et construits (<i>voir l'annexe 4, page 10</i>).....		432
		=====

Par l'acte 44 Vict., chap. 11 (1881), un contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 21 octobre 1880, pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Callander, sur le lac Nipissingue, et Port-Moody, dans la Colombie-Britannique, fut approuvé et ratifié.

Par ce contrat la compagnie s'engageait à construire les parties de la ligne comprises entre Callander et Port-Arthur, et entre la rivière Rouge et Savona's-Ferry (Kamloops), Colombie-Britannique ; de son côté, le gouvernement se chargeait de construire les parties comprises entre Port-Arthur et la rivière Rouge, et entre Savona's-Ferry et Port-Moody.

Aux termes du contrat, toute la ligne devait être terminée et équipée pour le 1er mai 1891.

La distance totale entre les deux points nommés, par la route adoptée en dernier ressort (*via* Winnipeg et Kicking-Horse-Pass), est de 2,549 milles, dont les parties construites par la compagnie sont les suivantes :

	Milles.	Milles.
De Callander à Port-Arthur.....	651	
De la rivière Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
	<hr/>	1,908
Les parties construites par le gouvernement sont :—		
De Port-Arthur à la rivière Rouge	428	
De Savona's-Ferry à Port-Moody.....	213	
	<hr/>	641
		<hr/>
		2,549
		<hr/> <hr/>

Toute la ligne, lorsqu'elle sera terminée, ainsi que l'embranchement de Pembina (de Winnipeg à Emerson, 64½ milles), seront la propriété de la compagnie, exploités et entretenus par elle. Jusqu'ici, bien que certaines parties du chemin lui aient été transférées, le transport final n'a pas encore eu lieu.

Aux termes du contrat et d'une convention passée avec la compagnie pour terminer certains travaux restés inachevés, tout le chemin entre Port-Arthur et la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg), ainsi que l'embranchement de Pembina, ont été transférés à la compagnie.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LE CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT.

Les seuls travaux que le gouvernement avait encore à exécuter, au 14 juillet 1884, se trouvaient dans la Colombie-Britannique. A la date du dernier rapport annuel, les rails étaient posés sur une distance de 210 milles sur les 213 que le gouvernement avait à faire entre Port-Moody et Savona's-Ferry ; il restait aussi à exécuter quelques travaux de ballastage et autres. Ils ont été terminés depuis.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE.

De Callander à Port-Arthur.—651 milles.—En revisant le tracé, on a raccourci cette section de six milles. De nombreux détachements d'ouvriers ont été employés l'année dernière, et ils ont poussé les travaux avec une activité telle que, dès le commencement d'avril 1885 les troupes envoyées au Nord-Ouest pour y supprimer la révolte ont pu être envoyées par cette route. Les parties du chemin alors inachevées ont été terminées depuis, et au mois de mai une communication ininterrompue était établie entre Callander et Port-Arthur. On a terminé le ballastage, les services d'eau et les gares, et le 2 novembre dernier la ligne était ouverte à la circulation.

De Port-Arthur à la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg—428 milles.—Cette section avait été transférée à la compagnie avant d'être complètement terminée ;

depuis la compagnie a, aux termes d'une convention passée à cet effet, exécuté le ballastage et comblé les vallées traversées par des ponts temporaires.

La compagnie a construit, à Fort-William, un élévateur à grains d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux. Elle a aussi, à Port-Arthur, un autre élévateur d'une capacité de 300,000 boisseaux.

De la rivière Rouge à Savona's-Ferry, —1,257 milles.—La connaissance des conditions climatiques de la section des montagnes, acquise par les études de l'hiver dernier, a démontré la nécessité de modifier le tracé d'une partie de la ligne; c'est ce qui a été fait sans augmenter le degré de la rampe, mais en ajoutant trois milles à la longueur de la section. Au mois d'octobre, la ligne a été ouverte au trafic jusqu'à la station Donald, au pied de la pente est des Selkirks, distance de 1,022 milles, et le 7 novembre 1885 le dernier rail était posé, ce qui établissait une voie ferrée de 2,893 milles de Port-Moody à Montréal, et de 3,039 de Port-Moody à Québec. Sur cette distance, neuf milles dans la Colombie-Britannique seront finalement remplacés par un chemin à rampes plus faciles et dont la construction a été retardée à cause des tunnels qu'il s'agit d'y construire.

La subvention accordée à la compagnie en vertu de l'acte de 1881 était : argent, \$25,000,000 ; terres, 25,000,000 d'acres.

En vertu de l'acte passé en 1884, 47 Vict., chap. 1, afin d'assurer l'achèvement de tout le chemin pour le mois de mai 1886, un prêt de \$22,000,000, portant intérêt de 5 pour 100 et remboursable au mois de mai 1891, fut fait à la compagnie, moyennant une garantie sous forme d'hypothèque sur toute la propriété. Sur cette somme \$7,500,000 lui furent remises pour éteindre sa dette alors flottante, et le reste lui a été payé à mesure que les travaux avançaient.

Au cours de la session de 1885, un acte, 48-49 Vict., chap. 57, fut passé pour substituer d'autres conventions à celles prévues par l'acte 47 Vict., chap. 1.

Ces conventions comprenaient l'émission et la livraison au gouvernement d'obligations portant première hypothèque au montant de \$35,000,000 portant intérêt de 5 pour 100, et devant constituer un premier gage sur toutes les propriétés de la compagnie (excepté l'embranchement d'Algoma), sauf les droits des porteurs d'hypothèques existantes sur les prolongements de la ligne entre Callander et Brockville et Montréal. Toutefois, l'embranchement d'Algoma restait grevé du gage et de la charge créés par l'acte 47 Vict., chap. 1, mais le gage devait être retardé dans le cas où l'embranchement serait prolongé. Lors de l'émission et livraison des obligations, les actions du capital social, au montant de \$35,000,000, entre les mains du gouvernement, devaient être annulées et détruites.

Les sommes dont la compagnie est redevable au gouvernement sont :

(a.) Prêt en vertu de l'acte 47 Vic., ch. 1.....	\$22,500,000
(b.) Balance de la somme due en vertu de la convention du 10 novembre 1883.....	7,380,912
Total.....	\$29,880,912

Cette somme, avec intérêt de 4 pour 100, est remboursable d'ici au 1er mai 1891.

De ce total de \$29,880,912, la somme de \$26,000,000 et l'intérêt devaient être garantis par les dites obligations portant première hypothèque jusqu'à la concurrence de \$20,000,000, et la balance de \$9,880,912 par un gage sur toutes les terres non vendues de la compagnie.

Du reste des obligations portant première hypothèque—égal à \$15,000,000—une valeur de \$8,000,000 devait être retenue comme garantie d'un prêt temporaire de \$5,000,000 autorisé par l'acte, et la balance devait être livrée à la compagnie de temps en temps et appliquée, sous la surveillance du gouvernement, à l'amélioration et au développement du chemin, et au maintien de son crédit.

En vertu d'un arrêté du conseil, un acte d'hypothèque renfermant les conditions de l'acte fut exécuté le 25 juillet 1885.

Le prêt temporaire de \$5,000,000 fut fait à la compagnie le 28 juillet 1885. Cette somme, cependant, fut remboursée par elle: \$3,000,000 le 2 septembre, et \$2,000,000 le 2 novembre derniers.

PAIEMENTS À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Compte de la subvention.

Subvention en vertu du contrat.....	\$25,000,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice	
1882-83 (30 juin 1883).....	\$7,533,076 60
Payé au cours de l'exercice 1883-4...	7,254,208 27
“ “ 1884-5...	6,862,201 00
	<hr/>
	21,649,485 87
Payé depuis la clôture de l'exercice	
1884-85 jusqu'au 31 décembre 1885.	2,895,427 00
	<hr/>
	24,544,912 87
	<hr/>
Balance au 31 décembre 1885.....	\$ 455,087 13
	<hr/>

Compte de prêt.

Prêt.....	\$22,500,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1883-84, le 30 juin 1884.....	\$10,953,462 00
Payé depuis la clôture de l'exercice 1884 jusqu'à la clôture de l'exercice, 30 juin 1885.....	9,701,438 00
Payé depuis la clôture de l'exercice 1884-85 jusqu'au 31 décembre 1885.	995,800 00
	21,650,700 00
Balance au 31 décembre 1885.....	\$ 849,300 00

EMBRANCHEMENTS.

Outre la subvention de la ligne-mère, la compagnie a droit, aux termes du contrat, à la concession des terrains nécessaires à la voie, aux gares et stations, etc., requises pour la construction des embranchements, en tant que ces terrains appartiennent au gouvernement.

On trouvera à l'annexe 4, page 10, une liste de ces embranchements. Leur longueur totale est la même que l'année dernière, 432½ milles.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.

En vertu de l'acte passé au cours de la dernière session, 48-49 Vict., chap. 58, l'octroi d'une somme de \$1,500,000 fut autorisé comme subvention pour assurer aux convois et au trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique le libre accès du port de Québec; par le moyen de cette subvention, le gouvernement devait acheter de la compagnie du Grand-Tronc le chemin de la Rive-Nord et le transférer ou l'affermier à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La dite somme de \$1,500,000 était répartie comme suit :

En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8 (<i>voir n° 23</i>), il était accordé, pour le prolongement du chemin, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, une subvention ne devant pas excéder.....	\$960,000
Aussi, en vertu du même acte (<i>voir n° 34</i>), pour une ligne entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin, une subvention ne devant pas excéder.....	200,000
Aussi, en vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (<i>voir n° 63</i>), (qui réunissait les deux subventions ci-dessus à l'obtention du libre accès, depuis la jonction de Saint-	

Martin jusqu'à Québec, pour le chemin de fer Canadien du Pacifique) une autre subvention ne devant pas excéder.....	340,000
Total.....	\$1,500,000
De cette somme il a été affecté à l'achat du chemin.....	525,000
Balance	\$975,000

L'intérêt sur cette balance doit être laissé pour couvrir les déficits qui pourraient se produire dans l'intérêt sur les obligations existantes du chemin.

En vertu de conventions spéciales à cette fin portant la date du 19 septembre dernier et exécutées sous l'autorité d'un arrêté du conseil pris le même jour, le dit chemin de la jonction de Saint-Martin à Québec a été acheté par le gouvernement et transféré à la compagnie du Pacifique.

On trouvera, à l'annexe n° 4, page 10, et à l'annexe n° 20, page 106, les rapports de l'ingénieur en chef du gouvernement, datés le 10 octobre et le 31 décembre 1885, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'État, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	861
“ “ de Prolongement-Est.....	80
“ “ de l'Île du Prince-Edouard.....	212
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Total de milles.....	1,158

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 688 milles de longueur.

Pour les détails concernant ces chemins, voir l'annexe n° 5, pp. 14 à 97.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement du chemin de ceinture de Saint-Charles, 14 milles, et l'embranchement du Cap-Transverse, 13 milles.

Les comptes généraux du revenu pour 1884-85 donnent comme suit l'état financier de ces lignes pour le dernier exercice :—

—	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
	\$ cts.	\$ cts.	cts.	\$ cts.
Intercolonial.....	2,441,477 91	2,368,153 65		73,324 26
Prolongement-Est.....	78,273 65	73,050 01		5,223 64
Ile du Prince-Edouard.....	211,207 01	158,583 06		52,618 95
Windsor (recettes, un tiers du total).....	18,751 96	24,451 35	5,699 39	
			5,699 39	131,166 85
				5,699 39
Déficit de l'exploitation.....				125,467 46

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup.....	126
De la Rivière-du-Loup à Moncton.....	374
De Moncton à Painsec.....	8
De Painsec à Truro	118
De Truro à Halifax.....	62
	<u>688</u>

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean.....	89
De Painsec à Shédiac.....	11
De Truro à Pictou.....	52
De la jonction Dalhousie à Dalhousie.....	7
Ligne de ceinture de Saint-Charles.....	14
	<u>173</u>
	<u>861</u>
	<u><u>861</u></u>

Embranchements de quais.

De Rimouski au quai.....	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde.....	2
De Dorchester au quai d'embarquement.....	1
De Sackville au quai d'embarquement.....	0.5
De Stewiacke au quai.....	1
	<hr/>
	6.5
	<hr/> <hr/>

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1883-84, était de..... \$42,582,231 71

Dont il faut déduire (montant des chèques émis pour payer des terrains et des travaux et annulés parce que les personnes en faveur desquelles ils avaient été tirés ont refusé ou négligé de les accepter)..... 4,215 22

\$42,577,316 49

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1885, se répartissent comme suit :

Prolongement d'Halifax.....	\$ 16,580 01
Nouvelles améliorations à Saint-Jean.....	116,732 68
Règlement de réclamations, etc., se rattachant à la construction du chemin de fer	
Intercolonial.....	56,117 34
Matériel roulant.....	287,213 97
Embranchement de Saint-Charles.....	257,125 71
Embranchement de Dartmouth.....	164,456 75
Embranchement de Dalhousie.....	52,723 78
Embranchement de ville de la Riv.-du-Loup.	46,256 01
Embranchement d'Indian-Town.....	48,497 48
Embranchement de Paspébiac.....	4,167 21
Divers travaux.....	407 36
	<hr/>
	1,050,278 30

Soit, au 30 juin, 1885, un total de dépenses de..... \$43,627,594 79

Compte du revenu :—

Les recettes brutes de l'exercice ont été de.....	\$2,368,153 65
Les frais d'exploitation ont été de.....	2,441,477 91

Excédant des dépenses sur les recettes.....	\$73,324 26
---	-------------

Les recettes brutes, comparés à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de.....	\$14,506 39
---	-------------

Cette augmentation est due au trafic de plein parcours.

La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1884-1885, y compris les rails d'acier et le combustible, était de.....	\$723,784 27
---	--------------

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, durant l'exercice et le précédent, a été :

	Milles.
1884-85.....	4,836,927
1883-84.....	4,407,655

Augmentation.....	429,272
-------------------	---------

Le nombre de milles parcourus par les wagons, durant l'exercice et le précédent, a été :

1884-85.....	47,591,193
1883-84.....	41,741,080

Augmentation.....	5,850,113
-------------------	-----------

Le nombre de milles parcourus par les convois, durant l'exercice et le précédent, a été :

1884-85.....	3,992,506
1883-84.....	3,653,961

Augmentation.....	338,545
-------------------	---------

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives, ont été :

	Cents.
1883-84.....	53·19
1884-85.....	50·47

Diminution.....	2·72
-----------------	------

Les frais d'exploitation^u par mille parcouru par les convois, ont été :

1883-84.....	64·17
1884-85.....	61·15

Diminution.....	3·02
-----------------	------

Le tonnage brut voituré, a été :

	Tonneaux.
1883-84	1,001,163
1884-85	970,069
Diminution.	31,094

Le nombre total des voyageurs, a été :

1883-84	920,870
1884-85	914,785
Diminution.....	6,085

Le chemin est en excellent état.

La plus grande partie des dépenses ont été faites pour améliorations. Elles auraient pu être portées au compte du capital au lieu de celui des frais d'exploitation, comme elles l'ont été dans le cas actuel. Le déplacement de la neige a été aussi très dispendieux, il a coûté \$76,000.

On a continué de remplacer les rails de 56 livres par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

On a construit et réparé des gares, quais et ponts en différents endroits, et ajouté au matériel roulant un très grand nombre de wagons à houille pour faire face aux besoins de commerce de l'ouest.

Au cours de l'exercice 1883-84 il y avait eu une augmentation de 30,002 tonneaux dans la quantité du trafic. Pendant le dernier exercice, bien que l'augmentation du fret de plein parcours ait été de 50,000 tonneaux, le tonnage brut voituré a été moindre que durant l'exercice précédent. Le trafic local des voyageurs accuse une augmentation de 8,000, mais celui de plein parcours une diminution de 14,000.

La quantité de marchandises débarquées des transatlantiques à Halifax pour être transportées par le chemin de fer a donné une augmentation considérable.

Dans le rapport ci-joint de l'ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, on trouvera (ann. 5, p. 15,) un tableau qui donne les recettes, ainsi que la quantité de fret et le nombre de voyageurs transportés chaque année par l'Intercolonial depuis que ce chemin est ouvert au trafic le 1er juillet 1876.

On voit par ce tableau que les recettes et le volume du trafic ont plus que doublé en neuf ans d'exploitation, tandis que le public voyageur a augmenté d'un tiers.

L'embranchement de Saint-Charles a été ouvert à la circulation le 21 juillet 1884; on a établi une bonne station à Lévis, tout près du passeur qui communique

avec Québec. Le chemin de fer Québec-Central se raccorde maintenant avec cet embranchement à Harlaka, à cinq milles de Lévis.

Par la construction de l'embranchement Dalhousie, Dalhousie est devenu le point de raccordement des voies qui font le service de la Baie des Chaleurs avec l'Intercolonial.

Le service des malles et des voyageurs, à Rimouski, a été fait avec succès par le tender.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement, qui a 32 milles de longueur, est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compagnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1885 :

Recettes brutes, au crédit du gouvernement	\$24,451 35
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	18,751 96
	\$ 5,699 39

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent:—

1883-1884.....	\$24,551 35
1884-1885	23,018 93
	Augmentation..... \$ 1,432 42

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent:—

1883-1884.....	\$22,140 86
1884-1885.....	18,751 96
	Diminution..... \$ 3,388 90

Le chemin a été entretenu en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long; elle s'étend de l'embranchement de Pictou, du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigé par les officiers supérieurs de l'Intercolonial, est stationné à New-Glasgow.

Le 30 juin 1884, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à \$1,284,311.97.

Il n'a rien été ajouté au compte du capital durant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à.....	\$78,273 65
Les recettes à.....	73,050 01

Déficit.....	\$ 5,223 64

Le chemin a été bien entretenu ; on y a fait diverses améliorations et réparations.

Voici où en était, à la fin de l'exercice, les six embranchements de l'Intercolonial en cours de construction.

CHEMIN DE CEINTURE DE SAINT-CHARLES.

Il a été terminé et ouvert à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE DALHOUSIE.

Il a été terminé et ouvert à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE PASPÉBIAC.

Ici les travaux se sont bornés aux explorations et au tracé.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

Par cet embranchement, qui a quatre milles de long, communication va être établie entre le chemin de fer Intercolonial, à Richmond, et Dartmouth, sur le côté sud du port d'Halifax. Les travaux sont à peu près terminés.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP (VILLE).

Sur cet embranchement, qui a près de quatre milles de long, et qui raccorde l'Intercolonial avec le quai de la Rivière-du-Loup, les rails ont été posés et la voie ballastée.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Cet embranchement de l'Intercolonial s'étend de la station Derby, sur ce chemin, en remontant la rivière Miramichi sud-ouest jusqu'à Indiantown, distance de treize milles. Les travaux ont été donnés à l'entreprise au mois de septembre 1884, et ils sont en cours d'exécution.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Tignish à Royalty-Junction.....	113½
De Royalty-Junction à Mount Stewart.....	20
De Mount-Stewart à Georgetown.....	21
	— 154½

PROLONGEMENTS.

Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse	13
De Royalty-Junction à Charlottetown.....	5
De Mount-Stewart à Souris.....	39
	— 57
	<u>211½</u>

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1883-84, était.....\$3,654,356 00

Moins remises pour dépenses antérieures..... 1,487 53

La dépense portée à ce compte pour l'exercice clos le 30 juin 1885, étant la somme déboursée pour l'embranchement du Cap-Traverse, était..... 78,444 09

Total de la dépense pour le compte du capital, au 30 juin 1885..... 3,731,312 56

Compte du revenu.—Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1885, ont été:—

Dépenses brutes.....	\$ 211,207 01
Recettes brutes.....	158,588 06
Excédant des dépenses sur les recettes....	\$ 52,618 95

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été:—

1884-1885	\$ 158,588 06
1883-1884	144,504 12
Augmentation.....	\$ 14,083 94

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été:—

1883-1884.....	\$ 236,428 13
1884-1885	211,207 01
Diminution.....	\$25,221 12

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1883-84.....	291,760
1884-85	311,443
Augmentation	19,683

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1883-84.....	238,130
1884-85.....	249,878
Augmentation	11,748

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1883-84.....	1,208,423
1884-85.....	1,233,476
Augmentation	25,053

Ces augmentations proviennent du service qui a été fait sur l'embranchement du Cap- Traverse.

Le chemin et son équipement ont été très bien entretenus.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cette ligne a été ouverte à la circulation le 22 janvier 1885. Elle a pour objet de faciliter la communication entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Intercolonial. L'embranchement part du chemin de fer de l'Île, à la station de la ligne de comté, et s'étend jusqu'au Cap- Traverse, distance de 13 milles. De ce point au Cap-Tormentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Île du Prince-Edouard, longue de 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap- Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués plus loin, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide pécuniaire, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemins de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882).

- I. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni excédant en tout..... \$660,000

(NOTE.—Nouvelle subvention en vertu du 46 Vict., chap. 25.)

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 excédant en tout..... 384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des 46 Vict., chap. 25, et 48-49, Vic., chap. 59.*)

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 excédant en tout..... 240,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en outre des 43-49 Vict., chap. 59.*)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200, ni excédant en tout..... 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou Louisbourg, en vertu de 47 Vict., chap. 8.*)

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 de 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 dit 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 péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

5. En vertu de l'acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882), une subvention fut accordée à la "compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisit, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le 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 Vict., chap. 25, (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

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

(NOTE—Subventionnée de nouveau par la 47e Vic., chap. 8.)

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

(NOTE—Annulée par la 48-49 Vic., chap. 59.)

9. A la compagnie du chemin de fer de 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

(NOTE.—Ceci fut modifié par l'acte 47 Vict., chap. 8, sec. 2, les mots "A la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe" étant retranchés, et le mot "le" remplaçant le mot "son" et les mots "pour 80 milles de" étant omis. Subventionnée de nouveau par la 47e Vict. chap. 8, comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg.)

10. A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

- 11.** A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, 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

(NOTE.—*Annulée par la 47e Vic., chap. 8.*)

- 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

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 47e Vic., chap. 8.*)

- 13.** A la compagnie du chemin de fer de 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 de Québec au 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.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 48-49e Vic., chap. 58.*)

- 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—110 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 der-

nier 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 onze 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 la passation 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 gouvernement 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 versement, 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 convention 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 pourra prescrire."

17. Par l'acte spécial 46 Vic., chap. 26, autorité fut donnée d'avancer à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean" pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... \$500,000

Par l'Acte 47 Vict., chap. 8 (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, 150 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
- 19.** Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 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. Par année pendant 15 ans..... 170,000
- (NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 53, art. 1, parag. 2.*)
- 21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans..... 30,000
- 22.** A la compagnie du chemin de fer de 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 port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité... 960,000

(NOTE.—*Subventionnés de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, art. 2. Voir aussi, i-dessous, subvention entre la jonction Jacques-Cartier, et la jonction de Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies dans l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du 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 de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou 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

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)

27. A la compagnie du chemin de fer de 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

(NOTE.—*Annulée par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)

28. A la compagnie du chemin de fer de 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 *Northern and Western*, 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

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte 48-49 Vic., ch. 59.*)

- | | |
|---|---------|
| 30. A la compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 96,000 |
| 31. A la compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 262,400 |
| 32. A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 48,000 |
| 33. A la compagnie du chemin de fer le 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 de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... | 200,000 |
| (NOTE.— <i>Voir l'acte 48-49 Vic., ch. 58, art. 2.)</i> | |
| 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 |

(NOTE.—*Annulée par la 48-49e Vic., ch. 59.)*

- 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 du 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 Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

NOTE.—(Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch. 25.)

- 42.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur 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 Indiantown, 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'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de 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 uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, (1885).

- | | | |
|------------|---|---------|
| 44. | A la compagnie de chemin de fer et de pont d'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 |
| 45. | 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 |
| 46. | A la compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 72,000 |
| 47. | A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 128,000 |
| 48. | A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 96,000 |

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes 45 Vic., ch. 14, et 46 Vic., ch. 25.*)

- | | |
|--|--------|
| 49. A la compagnie du chemin de fer Northern and Western, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 19,200 |
| 50. A la compagnie du chemin de fer de jonction de 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 |
| 51. 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 |
| 52. A la compagnie du chemin de fer d'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 |
| 53. A la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité | 10,500 |
| 54. 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 |
| 55. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 44,800 |
| 56. A la compagnie du chemin de fer de 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
57.	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 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	320,000
58.	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 du 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
59.	A la compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, 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 un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi 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
60.	Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, <i>viâ</i> la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer <i>Northern and Western</i> à ou près Boieston, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	140,800

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et 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 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 péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 58, les subventions suivantes furent autorisées :—

- 61.** “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 Edmunston, 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 accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du 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 pouvoirs 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." (*additionnelle*).....

258,000

- 62.** " 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, *vid* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton 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 huit, 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." Par année pendant vingt ans (*additionnelle*). (*Voir n° 20*).....

80,000

- 63.** " 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 de Saint-Martin, près 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 aussi 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 de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada.”

(Additionnelle)..... \$340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

“ 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.”

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1885.

Gravenhurst à Callander (Chemin de fer Northern and Pacific Junction. Voir nos 1 et 16).—Afin de donner à la province de l'Ontario les bénéfices d'une voie de communication directe par chemin de fer avec le Nord-Ouest, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique aux chemins de fer déjà en existence dans l'Ontario, et cette ligne fut subven-

tionnée, en vertu des actes de 1882-83, jusqu'à la concurrence de \$12,000 par mille, pour une distance de 110 milles, soit un total de \$1,320,000. Elle s'étend du chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière à la Vase, à l'est du lac Nipissingue, au sud, jusqu'au village de Gravenhurst, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. En vertu d'un arrêté du conseil, portant la date du 10 avril 1884, contrat fut passé, le 12 du même mois, avec la compagnie du chemin de fer *Northern and Pacific Junction* (ci-devant la compagnie *Northern and North-Western and Sault-Sainte-Marie*), pour la construction de cette ligne, qui devra être terminée pour le 1er mai 1886. Les travaux ont fait des progrès constants, et à la date du 31 décembre 1885 les rails avaient été posés et la ligne inspectée sur une longueur totale de 90 milles. Le chiffre total de la subvention payée jusqu'à cette date était de \$1,032,910.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (nos 2, 14 et 48).— Par l'acte des subventions de 1882, il fut accordé une subvention de \$384,000 pour une ligne de Saint-Raymond au lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, il fut permis à la compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, de recevoir une nouvelle subvention de \$80,000. Et par l'acte de 1885, une subvention de \$96,000 fut autorisée pour une ligne s'étendant depuis un point de sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond. Une convention fut régulièrement faite le 4 septembre 1883, relativement aux deux subventions en premier lieu mentionnées, en vertu de laquelle cette ligne devait être terminée le 25 mai 1887, la partie qui s'étend jusqu'au lac Edouard devant être terminée le 31 décembre 1885.

Jusqu'au 31 décembre 1885, le chemin avait été terminé et inspecté sur une longueur totale de 50 milles au nord de Saint-Raymond (et au delà du lac Edouard.) La subvention a été payée pour 40 milles de cette longueur, savoir \$135,240.

Compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe (ci-devant "*Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe*")—(Voir n° 4).—En 1882, le parlement vota une subvention de \$224,000 pour la construction d'une ligne d'environ 70 milles de long, entre Oxford, une trentaine de milles à l'est d'Amberst, et New-Glasgow, N.-E.

Le 28 juillet 1882, contrat fut passé avec la compagnie plus haut nommée pour la construction de ce chemin, qui devait être terminé pour le premier janvier 1884.

La compagnie se mit à l'œuvre et continua les opérations jusque dans l'automne de 1883, alors qu'elles furent suspendues; elles n'ont pas été reprises depuis. En conséquence, le contrat a été annulé. Comme la subvention devait être payée à l'achèvement de chaque section de dix milles, et comme aucune section n'a été complétée, ce gouvernement n'a payé aucune partie de la subvention.

Pour faire face aux réclamations pour les travaux que la compagnie a faits et impayés, et pour acquérir les droits sur ces travaux, le parlement vota à la dernière session la somme de \$125,000, qui devaient être une première charge sur la subven-

tion, et en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, un commissaire spécial fut nommé, qui régla la majorité de ces réclamations.

Compagnie du chemin de fer de Caraquette. (Voir nos 7 et 41.)—En vertu d'un arrêté du conseil du 6 mai 1881, les subventions de \$192,000 votées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie entre Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, et le havre de Shippagan, lui ont été accordées.

Une convention fut régulièrement passée le 20 janvier 1885, pour la construction de la ligne dont la partie qui se trouve entre Caraquette et Bathurst devait être terminée le 25 mai 1887, et toute la ligne le 1er juillet 1888, le montant total de la subvention payé jusqu'au 31 décembre 1885 est de \$105,200.

Compagnie du chemin de fer International. (Voir n^o 10.)—En 1883, le parlement accorda une subvention de \$156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin avec des rails d'acier. La compagnie a passé contrat le 20 juillet 1883, et en vertu d'une série d'arrêtés du conseil, dont le dernier porte la date du 21 décembre 1883, elle a reçu la somme totale de \$144,000 pour une distance de 45 milles.

Ligne Directe. (Voir nos 20 et 62). Comme il a été expliqué dans le rapport présenté l'an dernier, des explorations furent faites en 1884, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 21 juin 1884, dans le but de trouver, conformément à l'entente faite avec le parlement, la ligne la plus courte et la plus praticable pour relier Montréal directement par chemin de fer aux ports canadiens de l'Atlantique. Ce rapport contenait une liste des diverses explorations faites.

A la dernière session, la question ayant été pleinement discutée en Chambre, la conclusion à laquelle on est arrivé s'est trouvée exprimée dans l'acte 48-49 Vic., ch. 58, qui suit :

“ 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 Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton 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 huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits port 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.”

La compagnie du chemin de fer International ayant demandé ces subventions et ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences nécessaires, et ayant montré sa capacité de construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la signature du contrat et ce contrat fut signé par son président le 14 décembre ; la compagnie entreprenant de compléter une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent à ou près Caughnawaga, pour se relier au chemin de fer Intercolonial à Moncton, avant le 1er juillet 1889.

Compagnie du chemin de fer Northern and Western. (Voir nos 11, 29, 42, et 60.)—En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. Cet octroi fut recommandé à la Chambre parce qu'il avait été demandé de l'aide pour une ligne partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi et descendant la vallée de la Nashwaak, puis allant de là à Frédéricion, et au sujet de laquelle l'ingénieur du gouvernement avait fait rapport qu'une partie seulement, jusqu'à Boiestown, 60 milles, alimenterait l'Intercolonial. En 1884, les travaux n'ayant pas encore été commencés, le parlement vota des deniers pour la construction, par le gouvernement, de 14 milles de cette distance, depuis la station Derby, sur l'Intercolonial, jusqu'à Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de \$128,000 pour aider son chemin de fer de Frédéricion à la Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat de la construction de cette ligne subventionnée, depuis Frédéricion jusqu'à la Miramichi, 40 milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 de ce mois en ayant approuvé la teneur. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 1er juillet 1888.

Le tracé des 40 milles de la longueur totale a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin ayant été régulièrement complété et inspecté, la subvention totale de \$128,000 a été payée en vertu d'arrêtés du conseil, dont le dernier porte la date du 16 octobre 1885.

A la dernière session du parlement, le parlement vota une subvention de \$19,200 en faveur de cette compagnie pour la continuation de sa ligne vers le nord depuis la rivière Miramichi jusqu'à Boiestown, et en vertu d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, un contrat fut signé avec la compagnie pour l'exécution des travaux, le 26 du même mois. Un arrêté du conseil, du 27, approuva le tracé. La ligne, de 6 milles de long, devra être terminée le 1er novembre 1886.

A sa dernière session, le parlement autorisa aussi l'octroi d'une subvention de \$140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown *vid* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Northern and Western, à ou près Boiestown.

La compagnie du chemin de fer Northern and Western ayant demandé de faire ces travaux, son offre fut acceptée et un contrat fut passé avec elle le 26 novembre 1885, tel qu'autorisé par un arrêté du conseil du 7 de ce mois, le tracé pour toute

la longueur d'environ 50 milles ayant été approuvé par un arrêté du 27. La ligne doit être terminée le 1er août 1888.

Le gouvernement construit comme embranchement de sa ligne-mère, la partie qui relie Indiantown au chemin de fer Intercolonial. L'exécution de la ligne entière telle que décrite, donnera une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109 milles.

Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec. (Voir nos 13, 27 et 56)—En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$89,600 à cette compagnie, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth.

Comme il a été dit dans le rapport de l'an dernier, une convention fut faite avec la compagnie pour l'exécution de ces travaux, et après leur achèvement, inspection et approbation la balance de la subvention alors due a été payée en vertu d'un arrêté du conseil qui porte la date du 23 juillet 1884.

Pendant la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ou un total de \$70,400 pour prolonger le chemin de cette compagnie à partir de Tamworth à Bogart et Bridgewater. A la dernière session, cependant, au lieu de cette subvention, le parlement autorisa la concession à cette compagnie d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles." Il n'y a pas encore été fait de contrat.

Rivière-du-Loup et Rivière-Ouelle à Edmunston. (Voir nos 2 et 61.) Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup et de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmunston, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$240,000, et par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, il vota une nouvelle subvention n'excédant pas \$258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, formant un total de \$498,000 de subvention pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte un arrêté du conseil du 3 octobre accorda une charte à certaines personnes, constituant "la compagnie du chemin de fer de Témiscouata" dans le but de construire cette voie ferrée, et cette charte pour la construction d'une ligne depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmunston, ayant été publiée dans la *Gazette Officielle*, du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si c'était un acte du parlement. Il n'a pas encore été fait de contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux en question.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central. (Voir n° 22.) Cette ligne fut subventionnée en 1884 jusqu'à la concurrence de \$211,200 pour aider à la construction de soixante et six milles de son chemin, depuis la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorisation d'un arrêté du conseil, daté le 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie le même jour.

Jusqu'ici le tracé des premiers 33 milles a été approuvé. Le montant de la subvention payé jusqu'à ce jour est de \$60,342.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique. (Voir n° 25.) Cette compagnie fut subventionnée par le parlement en 1884 jusqu'à la concurrence de \$3,200 par mille, et n'excédant pas \$272,000.

Cette ligne, partant d'Aylmer ou de Hull, Québec, ira jusqu'à Pembroke et traversera la rivière Ottawa à l'ouest de Lapasse.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 décembre 1884, un contrat, portant la date du 22 du même mois, fut passé avec cette compagnie pour la construction d'une ligne subventionnée, dont les 27 premiers milles devront être terminés le 1er septembre 1885, (un arrêté du conseil du 13 août 1885 a prolongé cette période jusqu'au 15 décembre,) 27 autres milles le 1er juillet 1886, et tout le chemin pour le 1er juillet 1887.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, des paiements ont été faits jusqu'à la concurrence de \$49,090, couvrant 21 milles. Le 24 décembre 1885 la compagnie a demandé l'inspection d'une autre section de 10 milles.

Compagnie de chemin de fer de Kingston à Pembroke. (Voir n° 32.)—La subvention accordée à cette compagnie en 1884 couvrirait les 15 milles de son chemin entre Mississipi et Renfrew, et ne devait pas dépasser \$48,000.

La compagnie a terminé tout son chemin entre Kingston et Renfrew avant la fin de l'année 1884, et, à sa demande, il a été régulièrement inspecté afin d'être ouvert à la circulation, ainsi que le veut l'Acte refondu des chemins de fer. Contrat fut passé avec la compagnie le 5 mars 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 février, et le chemin ayant été inspecté, le gouvernement a payé la subvention en vertu d'un arrêté du conseil du 20 mars 1885.

Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean. (Voir n° 17.)—En vertu d'un acte passé en 1883, 46 Vic., chap. 26, pouvoir était donné d'avancer à la compagnie une somme ne dépassant pas \$500,000, pour l'aider à construire son pont sur la rivière Saint-Jean, garantie de cette avance étant prise sous la forme d'une hypothèque sur les propriétés de la compagnie.

Les plans et devis du pont ayant été approuvés par un arrêté du conseil, une hypothèque fut exécutée le 10 décembre 1883, et jusqu'au 31 décembre 1885 la compagnie a reçu la somme de \$425,500, représentant quatre-vingt pour cent des déboursés en rapport avec l'entreprise, les paiements étant faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil et après l'inspection des travaux exécutés. Le pont lui-même a été terminé et ouvert à la circulation le 30 septembre 1885.

Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaimo.—En vertu d'arrêtés du conseil rendus au mois de juin 1883, l'honorable sir Alexander Campbell est allé, au cours du même été, à la Colombie-Britannique, dans le but de régler des questions en suspens entre les gouvernements provincial et fédéral, et il a fait provisoirement

une convention pour la construction d'une ligne entre Esquimalt et Nanaimo par une compagnie qui recevra une subvention de l'Etat.

La convention en question est sujette à la condition d'être approuvée par la législature de la Colombie-Britannique et par le parlement du Canada. Avec cette restriction, elle a été sanctionnée par un arrêté du conseil du 27 septembre 1883.

Par un acte de la législature provinciale sanctionné le 19 décembre 1883, mais connu sous le titre de "Acte 47 Vict., chap. 14," et par un acte du parlement fédéral, 47 Vict., chap. 6, l'approbation en question a été donnée.

Ces arrangements furent exprimés dans les articles d'une convention portant la date du 20 août 1883. Ils comprennent l'octroi d'une subvention de \$750,000 en argent, ainsi que des terres de l'île Vancouver accordées par la province à la Couronne pour les fins de la construction du chemin de fer, les matériaux destinés à cette construction et au télégraphe étant admis en franchise. Toute la ligne entre Esquimalt et Nanaimo devra être terminée le 10 juin 1887.

La compagnie, régulièrement constituée en vertu des dispositions de l'Acte, a fourni les plans, etc., du tracé des 40 premiers milles de sa ligne en partant de Nanaimo, et ces plans ont été approuvés par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 13 février 1885. Au 31 décembre dernier, aucune partie de la subvention n'avait été payée.

Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord. (Voir n° 33.) — En vertu de l'Acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de \$3,200 par mille fut autorisée en faveur de cette compagnie pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, P.Q. Contrat fut passé avec la compagnie le 14 février 1885 pour la construction de sa ligne qui devait être terminée le 1er juillet 1885. Cette ligne étant terminée et inspectée, la subvention a été payée à la compagnie pour une distance de 7.84 milles, soit \$25,088, en vertu d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885.

Compagnie de chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou. (Voir n° 35.) En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention fut autorisée pour une ligne entre Richibouctou et Saint-Louis, savoir, \$3,200 par mille, ou \$22,400 en total. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 mars 1885, contrat fut passé avec la compagnie, et après l'achèvement et l'inspection de la ligne, la subvention a été totalement payée en vertu d'un arrêté du conseil du 17 décembre 1885.

Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock. (Voir n° 15.) En vertu de l'acte 43 Vict., chap. 25, une subvention de \$38,400 fut autorisée pour la construction d'un chemin de fer partant de l'Intercolonial à Petitcodiac et allant à Havelock-Corner. La dite compagnie en ayant fait la demande, contrat fut passé avec elle le 25 mai 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 du même mois. Le chemin ayant été terminé et inspecté, un arrêté du conseil fut rendu le 16 novembre, en vertu duquel toute la subvention a été payée.

Compagnie du chemin de fer Erié et Huron. (Voir n° 30.) En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention

n'excédant pas \$96,000 pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, et contrat fut passé avec elle le 27 août 1885 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois. Jusqu'ici aucune partie de la subvention n'a été payée.

Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel. (Voir n^o 46).—En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette compagnie pour une ligne de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 octobre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 14, et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 25 novembre, la compagnie a reçu \$47,325 de sa subvention.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain. (Voir n^o 50.)—En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le 25 septembre il fut rendu un arrêté du conseil en vertu duquel contrat fut passé avec la compagnie, le 1er octobre, pour terminer le chemin d'ici au 1er octobre 1886. Jusqu'ici il a été payé de la subvention une somme de \$15,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 novembre.

La société de colonisation du lac Témiscamingue. (Voir n^o 54.)—En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas \$25,000 fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne qui devra être terminée avant le 1er janvier 1887. Aucune partie de la subvention n'a encore été payée.

EXPLORATIONS.

Au cours de l'été et de l'automne, des explorations ont été faites pour le tracé des lignes suivantes. On en trouvera les détails à l'annexe n^o 22, page 171, fourni par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat :—

Chemin de fer de la Ligne Directe.

Il a été fait une exploration des parties non construites qui se trouvent entre le fleuve Saint-Laurent et Mattawamkeag, ainsi qu'une exploration préliminaire entre Harvey et Salisbury.

Chemin de fer du Cap-Breton.

Il a été fait une exploration depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg, et on pousse les travaux jusqu'à Sydney.

Chemin de fer de Ristigouche et Victoria.

Il a été fait une exploration pour établir une ligne devant relier l'Intercolonial, près Campbellton, avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Grand-Falls, rivière Saint-Jean.

NOTE.—On trouvera à la page 169 une liste des lignes subventionnées.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la Trent ;
5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1885, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
Welland.....	151,699 80	.....	1,078 72	.....	6,870 95	159,649 47
Saint-Laurent	63,206 36	6,383 23	1,103 50	9,149 11	18,416 00	98,258 20
Chambly.....	18,241 97	6 50	1 00	.....	130 00	18,379 47
Ottawa.....	51,915 15	.....	.....	47 00	36 00	51,998 15
Rideau	3,515 95	104 28	.....	182 00	1,003 70	4,805 93
Baie Burlington.....	1,938 25	.....	.....	.....	.....	1,938 25
District de Newcastle...	220 35	.....	.....	.....	.....	220 35
Saint-Pierre.....	2,786 06	.....	.....	.....	.....	2,786 06
	293,523 89	6,494 01	2,183 22	9,378 11	26,456 65	338,035 88

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, forme un système de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du

lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.—(Voir l'annexe n° 13, p. 143.)

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 Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533½ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et une écluse de 515 pieds de long, 80 pieds de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est de 18 pieds.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds aux plus bas niveaux du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buses des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (Voir le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

Canaux de Williamsburgh—

	Pieds.	Pouces.
Rapide Plat, écluse de prise d'eau.....	6	7
“ “ entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval.....	9	3
Pointe-à-Farran.....	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau.....	8	3
“ entrée d'aval.....	9	0
Beauharnois.....	10	10
“ entrée d'aval	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Suivant ce plan, les canaux de Lachine et Welland ont été agrandis, et on est à exécuter d'après la même échelle certains travaux sur les canaux de Cornwall et du Rapide-Plat. Nous allons parler de ces travaux sous leurs différents titres.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
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.
Ascension totale par les écluses.	44¾ pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau	à 2 écluses. 16 “	18 “
		sur les seuils. { à 3 écluses. 9 “	14 “
Largueur moyenne du canal neuf.....		150 “

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Ce canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de 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 et les murs latéraux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1884, et rouvert le 1er mai 1885.

La nouvelle écluse et l'entrée du canal Lachine ont été ouvertes le 1er juin 1885.

Il n'est arrivé ni accidents ni interruption de la navigation dans le cours de l'exercice, et les constructions ont été entretenues dans un excellent état.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne les détails des réparations qui ont été exécutées et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 6, p. 98.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux nouveaux bassins de Saint-Gabriel, commencés au mois de juillet 1883, sont terminés.

On a fait un chemin macadamisé sur le côté sud-est du canal, de Lachine au chemin de la côte Saint-Paul.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	82½ 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 “

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ 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 de Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1884, et rouvert au trafic le 3 mai 1885.

Pas d'accidents ni d'interruptions.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	7
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale des écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux).....	100 “
Largeur à la surface de l'eau.....	150 “

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 8 décembre 1884 et rouvert le 8 mai 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Des quatre écluses qu'il reste à faire, une est déjà en cours de construction, ainsi qu'un déversoir d'alimentation. On améliore aussi l'entrée d'amont.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour permettre l'admission des bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAL DE WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 17 décembre 1884 et rouverts le 4 mai 1885.

On trouvera, annexe 6, page 114, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau dans les écluses de ces canaux.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice. (Ann. 6, p. 113.)

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	200 ₂ pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	4 “
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau....	9 “
Largeur du canal au plafond.....	50 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 “

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	11 $\frac{1}{2}$ “

Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.
Largeur du canal au plafond.....	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, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Des mesures ont été prises pour l'agrandissement du canal selon le plan général. Les travaux 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, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 100 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, sera creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. Les travaux sont en cours d'exécution.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	$7\frac{5}{8}$ miles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	$15\frac{3}{4}$ “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au plafond.....	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.

D'après un rapport fourni par le surintendant de ces canaux et publié dans le présent volume (p. 114), l'eau sur le canal du Rapide-Plat a atteint son minimum de profondeur durant l'exercice en avril 1885, époque où l'on ne mesurait que 6 pieds 6 pouces d'eau au pied du canal. Le minimum de profondeur accusé pendant la saison de navigation l'a été en novembre 1884, époque où l'eau mesurait 8 pieds 5 pouces à l'écluse de prise d'eau.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On continue les travaux d'amélioration et l'approfondissement de l'entrée d'amont de ce canal. Les travaux donnés à l'entreprise sont l'excavation et l'approfondissement d'un chenal à l'extrémité supérieure, vers les eaux profondes, de façon à donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops, le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Les travaux achèvent. (*Voir annexe 11, page 138.*)

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 12 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Érié, excepté au point où le canal traverse la rivière Chippewa au moyen d'un aqueduc.

A cet endroit, la nécessité de faire usage de l'ancien aqueduc, en attendant la construction du grand aqueduc, rend les précautions nécessaires, et le tirant des navires qui emploient leur propre force motrice ne devraient pas excéder $11\frac{1}{2}$ pieds à ce point; toutefois, les navires à la remorque peuvent tirer 12 pieds d'eau. Aux époques où l'eau du lac Érié est basse, et surtout lorsque les vents de l'est soufflent pendant un certain temps, tous les navires, pour franchir librement l'aqueduc actuel, ne devraient pas avoir un tirant de plus de $11\frac{1}{2}$ pieds.

	ANCIENNE LIGNE.	LIGNE AGRANDIE OU NOUVELLE.
Longueur du canal.....	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).....		2
Nombre d'écluses {	d'ascension.....	25
	de prise d'eau.....	1
Dimensions des écluses.....	1 écluse 270 x 45 pds.	} 270 pieds x 45 pieds.
	1 " 200 x 45 "	
	1 de partage 230 x 45	
	24 150 x 26 $\frac{1}{2}$	
Ascension totale par les écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds.	$326\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	$10\frac{1}{4}$ "	12 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622	pieds.
“ Du canal Welland à la rivière, <i>viâ</i> l'écluse à l'aqueduc.....	300	“
“ De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara.....	1,020	“
Nombre d'écluses:—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2	
Dimensions des écluses.....	150 x 26½	pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	pieds 10 pouces

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21	milles.
Nombre d'écluses.....	2	
Dimensions des écluses....	{ 1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 “	
Ascension totale par les écluses.....		7 à 8	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1½	mille.
Nombre d'écluses.....	1	
Dimensions des écluses.....	185 x 35	pieds.
Ascension totale par les écluses.....	7½	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11	“

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11½ 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.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1884, et rouverts le 5 mai 1885.

NOUVEAU CANAL.

La navigation n'a pas été interrompue, quoique la goëlette *Westside* soit allé donner contre le tablier du pont tournant de Humberstone, qu'elle a déplacé temporairement.

Un a déplacé, au pied de l'écluse n° 1, entrée du lac Ontario, un appareil à jaugeage à l'aide duquel on peut contrôler le tirant des bateaux et empêcher leur surchargement.

L'eau a atteint son minimum de profondeur à l'entrée du canal par le lac Erié, Port-Colborne, au mois de novembre 1884, époque où l'on mesura 11 pieds 8 pouces d'eau sur les seuils de la vieille écluse et 14 sur ceux de l'écluse neuve.

A Port-Dalhousie, lac Ontario, le minimum de profondeur accusé pendant la saison l'a été au mois de novembre 1884, époque où l'eau mesura 12 pieds 10 pouces sur les seuils de la vieille écluse, et 15 pieds 4 pouces sur ceux de l'écluse neuve. (Voir p. 130.)

On trouvera dans le rapport du surintendant des détails complets sur les différents travaux de réparation ou de renouvellement, etc., exécutés dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 115.)

VIEUX CANAL.

Les réparations et le renouvellement devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés et les constructions ont été maintenues en bon état. (Ann. 6, p. 123.)

NOUVEAUX TRAVAUX

Les travaux de construction d'un aqueduc par lequel les eaux du canal doivent passer dans la rivière Chippewa ont été poussés avec tant d'activité, que toutes les arches sous l'eau sont terminées, ainsi qu'une partie de la maçonnerie qui doit former le coursier destiné à recevoir les eaux du canal. Les travaux exécutés étaient les plus difficiles de l'entreprise.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur.....	½ mille.
Largeur moyenne entre les jetées.....	138 pieds.
Largeur minimum.....	108 “

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'est formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins, ouvrage particulier.

Fermé le 18 décembre 1884, le canal était rouvert le 1er mai 1885. (*Voir Ann. 6, p. 130.*)

En vertu d'un arrêté du conseil rendu le 30 juin 1885, ce canal, qui n'est qu'une tranchée donnant entrée dans le port d'Hamilton, a été transféré au ministère des Travaux publics.

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 des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245 $\frac{5}{8}$ 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 de Carillon ;
- do de la Chute-à-Blondeau ;
- do Grenville ;
- do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds 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 de Carillon.....	27	50 $\frac{5}{8}$
Canal de Carillon	$\frac{3}{4}$	51 $\frac{3}{8}$
Du canal Carillon au canal de Grenville.....	6 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{5}{8}$
Canal de Grenville.....	$\frac{3}{4}$	63 $\frac{3}{8}$
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau...	56	119 $\frac{3}{8}$
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{4}$	245 $\frac{5}{8}$

ECLUSE 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.
Ascension totale par l'écluse.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir 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 des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 24 novembre 1884, cette écluse était rouverte le 5 avril 1885.

La navigation n'a pas été interrompue.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles.

Les travaux du redressement et de l'approfondissement du chenal en amont de l'écluse avancement assez bien. La longueur du chenal amélioré sera de 4,700 pieds, la largeur au fond de 100 pieds, et sa profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux. (Ann. 6, pp. 108, 110.)

CANAL DE 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 permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 24 novembre 1834, ce canal était rouvert le 7 mai 1885.

Aucune interruption de la navigation n'a eu lieu.

Les importants travaux nécessités par l'accident arrivé au barrage de Carillon en 1883 sont de fait terminés ; il ne reste plus qu'à compléter une petite section sur le côté sud de la rivière.

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau à cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5
Dimension des écluses.....	200 pieds x 45
Ascension totale par les écluses.....	43 $\frac{3}{4}$ "
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 "

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de 5 $\frac{1}{2}$ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 26 novembre 1884, il a été rouvert le 7 mai 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement qui restaient à faire à la Pointe de Greece ont été terminés au mois de septembre 1884. (*Voir Ann. 6, p. 109.*)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	18 à 20 pieds.
Profondeur d'eau sur les seuils.....	6 pieds.
Longueur collective des digues.....	625 pieds.

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais 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 obvient aux rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en détruisant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles

La navigation a été close le 27 novembre 1884 et rouverte le 18 avril 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Pour rendre la rivière navigable en aval des écluses jusqu'à Bryson, il a fallu enlever partie de trois battures et construire deux digues submergées.

Tous les travaux sont achevés et ont établi une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau minima de 7 pieds à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui forme un parcours total de 117 milles, en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 6, p. 111.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126½ milles.	
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	$\left\{ \begin{array}{l} 33 \text{ d'ascension.} \\ 14 \text{ de chute.} \end{array} \right.$	
Différence totales		$\left\{ \begin{array}{l} 282½ \text{ d'ascension.} \\ 164 \text{ de chute.} \end{array} \right.$	durant les hautes eaux.
des niveaux, 446½		
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4½ pieds.	
Largueur du canal au fond.....	$\left. \begin{array}{l} 60 \\ 54 \end{array} \right\}$	60 " dans la terre.
Largueur du canal à la surface de l'eau.....		80 " dans la terre.

(Pour le tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston, voir Annexe 14, page 144.)

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-dessous sont indiquées les sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataragui. 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 point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 18 novembre 1884, aux Moulins de Kingston, la navigation était rouverte le 4 mai 1885.

A Ottawa elle a été close le 24 novembre 1884, et rouverte le 8 mai 1885.

Cependant, la navigation directe a été retardée jusqu'au 23 juin 1885, à la suite des avaries considérables causées aux écluses de l'Ile-Longue et de Hog's Back, par les crues d'eau du printemps, qui ont été extraordinairement fortes. Les réparations provisoires qu'on a faites ont donné satisfaction.

Jusqu'à la clôture de la navigation, l'eau s'est maintenue à son plein niveau dans les différents biefs, excepté dans celui qui sépare Kingston de Lower-Brewers, où, au mois d'août, elle tomba au-dessous du niveau navigable, et ne cessa de baisser jusqu'à la fin de la navigation, alors qu'elle était à 7 pouces au-dessous du niveau ordinaire.

Au cours de la dernière session du parlement, un crédit de \$20,000 fut voté "pour des travaux destinés à augmenter le volume de l'eau dans le canal et la rivière Gananoque." En conséquence, il fut rendu le 16 novembre dernier, un arrêté du conseil autorisant une convention avec la compagnie hydraulique de Gananoque qui s'est chargée d'entreprendre, moyennant \$8,000, les travaux de la rivière. Le contrat n'est pas encore exécuté.

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles. (Ann. 6, p. 133.)

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses, de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, sont en cours d'exécution.

RIVIERE 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, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

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 ; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :

Sections de Navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse de 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.....	$\frac{1}{3}$ mile.
Nombre d'écluse.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45.
Ascension totale par 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 de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le Bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1884, et rouverte le 4 mai 1885.

Pas d'accidents ni d'interruptions.

Il a été construit six caissons nouveaux et exécuté quelques travaux de creusage. (Ann. 6, p. 103.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre des écluses.....	9

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean.....	122	pieds par 22 $\frac{1}{2}$ pieds.
Ecluse d'ascension n° 2.....	124	" 23 "
" 3, 4, 5, 6.....	118	" 22 $\frac{1}{2}$ à 24 pieds.
" 7, 8, 9, écluses accolées....	125	" 22 $\frac{1}{2}$ à 23 "
Ascension totale par les écluses..	74	"
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7	"
Largeur du canal au fond.....	36	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	60	"

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1884 et rouvert le 4 mai 1885.

Aucun accident n'est survenu pendant l'exercice, et la navigation n'a pas été interrompue. (Voir ann. 6, p. 101.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes).

Dimensions, 58 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 maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 2 janvier 1885 ; ouverte le 1er mai 1885.

Le canal a été bien entretenu. Un mur de soutènement sur le côté est du canal est en cours de construction, et certains battures dans la direction de Bras-d'Or ont été draguées. Les relevés du trafic font voir que 715 navires à destination du nord et 619 à destination du sud sont passés par le canal. (Ann. 6, p. 137).

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

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 lac Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce lac, 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, la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant,

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19 $\frac{1}{2}$	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely....		14 $\frac{1}{4}$
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'.....	1 $\frac{3}{4}$	
De Peterboro' à Lakefield.....		9 $\frac{1}{2}$
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Rapides Burleigh.....		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn....	7	
Rapides Buckhorn.....		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.....	36 $\frac{1}{2}$	
	<hr/>	<hr/>
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scougog....	126 $\frac{1}{4}$	34 $\frac{3}{4}$
	28 $\frac{3}{4}$	
	<hr/>	<hr/>
	155 $\frac{1}{2}$	34 $\frac{3}{4}$
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry...	190 milles.	
Aux chutes de Fénelon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénelon est de.....	31 $\frac{1}{2}$	"
Les constructions suivantes sont en usage :—		
<i>Rapides de Chisholm.</i>		
	Distances en milles, de Trenton.	
Les travaux consistent en un canal et une écluse, un barrage et une glissoire.....		15 $\frac{1}{2}$
<i>Percy-Landing.</i>		
Il y a ici des estacades pour les bois en grume.....		28 $\frac{1}{2}$
<i>Campbellford.</i>		
Estacades conductrices.....		34 $\frac{3}{4}$
<i>Chutes du Milieu.</i>		
Les constructions sont quatre barrages et deux glis- soires.		37 $\frac{3}{4}$
<i>Bate du Corbeau.</i>		
Estacade d'arrêt.....		38
<i>Chutes de Heeley.</i>		
Un barrage et une glissoire.....		42 $\frac{3}{4}$
<i>Hastings, rapide de Crook.</i>		
Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'une glissoire.....		34 $\frac{5}{8}$
<i>Rapides de Whitlas</i>		
En aval de Peterboro', il y a une écluse, un barrage et le canal.....		92 $\frac{7}{8}$

<i>Petit-Lac</i>	
Trois piliers et une estacade.....	94
<i>Burleigh.</i>	
Glissoires	101
<i>Rapides de Buckhorn.</i>	
Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong.....	125
<i>Robcaygeon.</i>	
Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay..	140½
<i>Chutes de Fénélon.</i>	
Une grande glissoire et des estacades.....	155½
<i>Lindsay.</i>	
L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été reconstruite par le gouvernement provincial en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.....	161½
La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog	190

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province de l'Ontario et elle est encore sous son contrôle.

La navigation a été close le 12 novembre 1884, et rouverte le 25 mars 1885. (Ann. 6, p. 134.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent, et pour lesquelles le parlement a voté des crédits sont les suivantes : Canaux des rapides Burleigh, les rapides Buckhorn et des chutes de Fénélon, ainsi que les barrages de Lakefield et de la Pointe de Young. Elles ouvriront une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro., et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 150 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, on a acheté de particuliers auxquels il appartenait le barrage actuel qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, et ce barrage ayant été sérieusement endommagé et rendu dangereux par les crues du printemps de 1883, il a été construit un autre à l'entreprise.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchivanoo et le lac Clair, dont le gouvernement a pris possession, étant devenu trop délabré pour être réparé, il en a été construit un nouveau, et une fois terminé, les niveaux des deux lacs ont été maintenus.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ $2\frac{1}{2}$ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick, et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistent dans la construction de trois écluses d'ascension et de certains barrages, sont en cours d'exécution.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, on est à construire un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension. La maçonnerie est terminée.

Aux chutes de Fénélon, à 32 milles des rapides Buckhorn, on est à construire un canal d'environ un tiers de mille de longueur, reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron. Ce canal aura deux écluses de chute. Les travaux étaient terminés au mois d'octobre 1885.

Dans tous les travaux qui précèdent, les écluses auront les dimensions suivantes :

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 "
Hauteur d'eau sur les seuils.....	5 "

(Ann. 6, p. 140.)

CANAL MURRAY.

Ce canal sera pratiqué à travers l'isthme de Murray, et reliera, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de $4\frac{1}{2}$ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations aux entrées d'amont et d'aval.

Le canal aura une profondeur de 11 pieds au-dessus du plus bas niveau connu du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, la distance est d'environ 120 milles. (Ann. 6, p. 138.)

Les travaux ont été poussés avec activité, et on a creusé sur toute l'étendue du canal.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. HOPE,

Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1885.

ANNEXES.

ANNEXE No I.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX.						
Lachine.....	111,215	23	20,199	78	49,004	85
Beauharnois.....	7,999	79	14,637	70	18,960	40
Cornwall.....	62,034	90	12,363	51	15,988	96
do curage des fossés.....	16,298	96				
Williamsburg.....	103,237	12	8,198	03	7,696	67
Saint-Laurent.....	115,110	17				
Welland.....	463,505	38	89,238	96	112,670	00
do fossés.....	6,150	21				
do Port-Maitland.....			2,295	70		
Baie Burlington.....			206	48		
Sainte-Anne.....	93,679	57	4,042	04	2,618	60
Carillon.....	68,820	52				
Grenville.....	88,367	20	10,429	26	19,702	30
Culbute.....	19,071	76	572	75	730	00
Rideau.....	2,098	78	18,189	55	26,971	32
Trent.....	121,382	84	4,653	50	3,303	87
Murray.....	148,902	66				
Saint-Ours.....	4,700	64	3,652	63	2,271	57
Chambly.....	21,049	23	13,046	95	18,378	55
Saint-Pierre.....	16,820	15	183	11	1,929	11
Levées hydrographiques.....	5,650	85				
Arbitrages.....	6,727	12				
Tay.....	92,473	97				
Dragueurs.....			1,210	61		
Chemin Saint-Zotique.....	4,347	50				
Total, canaux.....	1,579,644	53	203,125	56	280,226	20
CHEMINS DE FER.						
Pacifique.....	3,258,920	53				
do subvention.....	6,882,201	00				
Levées hydrographiques.....	10,878	51				
do Ligne Directe.....	49,587	45				
Statistique.....	124	87				
Intercolonial.....	1,195,363	08			2,441,477	91
do embranchement de Windsor.....					18,751	98
Prolongement-Est.....	2,095	92			78,273	65
Ile du Prince-Edouard.....	78,444	09			211,207	01
Subventions en général.....	403,245	00				
Total, chemins de fer.....	11,860,820	45			2,749,710	53
Total, chemins de fer et canaux.....	13,440,464	98	203,125	56	3,029,936	73
Compte d'emprunt du chemin de fer du Pacifique... Pont de Saint-Jean et prolong. de chemin de fer....	9,701,438 135,200	00 00				
Total.....	9,836,638	00				
Total de la somme dépensée.....	\$26,510,165.27					

ANNEXE

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et
(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	} Jusq. 30 juin 1867 {	40,000 00	.....
Gouvernement provincial.....		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral.....	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	.....	587 50
do.....	1871	12,231 40	187 00
do.....	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,932 49	5,280 90
do	1874	158,613 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	.....
do	1877	1,439,275 73	.....
do	1878	1,484,619 63	.....
do	1879	958,073 30	.....
do	1880	369,566 74	.....
do	1881	292,165 51	.....
do	1882	252,821 33	.....
do	1883	396,496 96	.....
do	1884	189,034 41	.....
do	1885	111,215 23	.....
Total		8,860,464 69	1,624,632 01

No 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1885.
(non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non réparties.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levés hydro- graphiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	.....	.....	7,416,019 83
2,786 00	12,097 84
10,692 04	43,486 36
17,780 05	24,173 72
7 50	47,869 10
10,000 21	1,077 00	.....	.....	59,702 76
1,011 75	35,326 44	130,158 47
1,780 00	26,541 30	746,420 61
.....	22,611 36	1,046,714 91
.....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49 211 37	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145 015 45	1,623 76	3,000 70	2,138,392 96
143,092 05	4,580 00	.....	4,685 77	1,552,667 41
109,454 95	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	6,927 96	.....	1,242,943 37
44 587 61	28,933 45	.....	603,402 17
21,728 93	44,874 31	.....	550,240 36
23,018 13	2,473 44	89,846 03	.....	432,952 88
62,034 90	103,237 12	115,110 17	.....	463,505 38
2,629,301 77	116,821 31	1,432,023 10	344,503 87	142,730 72	21,756,063 71

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et
(Réparations)

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne	Canaux de Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....	Jusq. 30		(*)		3,911,701 47
Gouvernement provincial	juin '67	134,456 51	63,053 64		153,062 60
Gouvernement fédéral.....	1868		19,817 22		7,593 67
do	1869				
do	1870		4,167 96		
do	1871		23,119 37		11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28		4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48		18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,639 29	9,310 85
do	1876	21,925 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	
do	1879	23,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 29	355 05
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 63	
do	1882	193,158 36	433,081 39	29,567 15	
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
Total.....		947,889 43	3,859,134 90	354,049 80	4,134,768 86

* Dépense non donnée.

N° 2—Fin.

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—Fin.
(non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydro- graphiques, canal de la Baie Verte.	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
						4,173,921 47
643,711 76	88,949 39					16,028,840 23
	21,519 72					72,675 15
	70,719 80					126,953 20
	46,193 57					92,902 80
2,872 85						98,020 10
1,906 40						281,586 26
759 00		4,877 83				375,258 44
		4,018 90				1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00				1,716,904 37
	11,125 00	110 75				2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30				4,131,396 60
	26,511 51					3,843,338 62
	107,337 75					3,064,098 61
	80,120 54					2,122,893 74
	69,434 76	520 00				2,076,411 65
	484 00					1,586,038 46
			84,071 68	40,767 16	4,831 80	1,697,046 85
	2,471 40		118,187 43	120,643 91	50,878 12	1,578,920 32
	16,820 15		148,902 66	121,382 84	92,473 97	1,506,720 23
651,745 01	605,038 74	9,992 78	351,161 77	282,793 91	148,183 89	48,201,300 27

ANNEXE No 3.

État indiquant les subventions votées aux ch. de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1885.

Subventions votées.		Subvention votée.	Chemins de fer	Nombre de milles terminés.	Paiements.		Total.
En vertu de quelle loi.					1883-84.	1884-85.	
		\$			\$	\$	
46 Vic., chap. 25...	156,800		...International, Québec	45	144,000	144,000	
45 do 14.....	384,000		.....			
46 do 25.....	80,000		...Québec et Lac Saint-Jean, Québec.....		37,027	69,027	
48-9 do 59.....	96,000		.....			
48 do 25.....	89,600		...Napanee, Tamworth et Québec, Ontario.....	25	32,000	89,600	
48-9 do 59.....	70,000		.....			
47 do 8.....	272,000		...Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec.....			49,090	
46 do 25.....	115,200		.....			
47 do 8.....	76,800		...Caraquette, N.-B.....	10	32,000	32,000	
47 do 8.....	32,000		...Great Northern, Québec.....	7 ⁵⁴ / ₁₀₀	25,088	25,088	
47 do 8.....	48,000		...Kingston et Pembroke, Ontario.....	15	48,000	48,000	
45 do 14.....	680,000		...Northern et Jonction du Pacifique, Ontario.....		154,440	154,440	
46 do 25.....	680,000		.....		208,000	611,245
					403,245		

J. BAINE,
Comptable.

ANNEXE No 4

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 10 octobre 1885.

MONSIEUR,—Le 1er octobre 1884, j'avais l'honneur de vous adresser un rapport au sujet des progrès qui avaient été faits alors dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Une autre année s'est écoulée, et je dois maintenant vous faire connaître les travaux qui ont été exécutés depuis cette époque.

Il me faut d'abord vous donner ici un tableau des distances semblable à celui publié dans mon dernier rapport, sauf quelques changements opérés à la suite d'une revision du tracé.

TABLEAU DES DISTANCES.

LIGNE-MÈRE.

Montréal à Port Moody.

	Milles.	Milles.
Montréal à Callander.....	344	
Callander à Port-Arthur	651	
Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg)	428	
Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
Savona's-Ferry à Port-Moody.....	213	
	<hr/>	2,893

Embranchements achetés et construits.

Saint-Lin (Junction de Sainte-Thérèse à Saint-Lin).	15	
Saint-Jérôme (Junction de Saint-Lin à Saint-Jérôme)	11	
Saint-Eustache	8	
Aylmer (Hull à Aylmer).....	7 $\frac{1}{2}$	
Brockville	45 $\frac{1}{2}$	
Perth	12	
Algoma.....	94 $\frac{3}{4}$	
Pembina (Emerson à Winnipeg).....	64 $\frac{1}{2}$	
Colville-Landing	2	
Selkirk	22	
Stonewall (Junction dite Air Line à Stonewall).....	18 $\frac{1}{2}$	
Montagne de Pembina.....	102 $\frac{1}{2}$	
Gretna	14	
Emerson et Lynn-Ouest.....	15	
	<hr/>	432 $\frac{1}{4}$
Total des chemins de fer achetés et construits. .		<hr/> <hr/> 3,325 $\frac{1}{4}$ <hr/>

MATÉRIEL ROULANT.

Le matériel roulant affecté à la ligne-mère est, commel'année dernière, composé de—

- 245 locomotives.
- 78 voitures de 1re classe.
- 33 voitures de 2e classe.
- 48 wagons-poste et à bagage.
- 25 wagens-réfectoires, wagons-lits et voitures-palais.
- 10 wagons-lits à l'usage des émigrants.
- 4,386 wagons-plateformes, pour marchandises.
- 1,867 wagons fermés et à bestiaux.
- 126 fourgons de conducteurs, de payeurs, etc.
- 8 voitures-grues et à houille.
- 19 chasse-neige.

ETAT ET PROGRES DES TRAVAUX.

LIGNE-MÈRE.

De Montréal à Callander, 344 milles.

Jusqu'ici cette ligne a continué d'être exploitée avec succès.

De Callander à Port-Arthur, 651 milles.

En revisant le tracé, on a pu améliorer l'alignement général de façon à raccourcir de 6 milles la longueur de cette section, qui couvre maintenant 651 milles, au lieu de 657 que lui donnait le rapport de l'année dernière. La sous-section entre Callander et Biscotasing, distance de 189 milles, est terminée et en exploitation. De Biscotasing à Port-Arthur, 462 milles, les rails sont posés, et les travaux de terrassement et de ballastage avancent rapidement. Les ponts en bois, une fois qu'ils seront complètement entretoisés et terminés constitueront de puissantes constructions.

Plusieurs des ponts de grillage qui traversent les rivières sont de fortes constructions en acier reposant sur des piles et culées en maçonnerie massive.

Le pont de la Rivière-au-Pic est une belle construction en acier, avec abords en bois, que M. Van Horne, le vice-président de la compagnie, a l'intention, m'a-t-il dit, de remplacer l'année prochaine par des chevalets en fer.

A mesure que les ponts de chevalets s'useront, ils seront pour la plupart remplacés par des remblais en terre. Quand ils ont été construits, il était impossible d'avoir, dans le voisinage immédiat, de la terre pour faire les remblais, et, à mon idée c'aurait été gaspiller de l'argent que de pratiquer des remblais solides avant la pose de la voie.

En bien des endroits la voie est formée d'excellent ballast, qu'on trouve en abondance dans toute cette section; aussi, une fois terminée, elle sera très ferme.

On met la dernière main à un très bon service d'eau; les réservoirs ont une capacité de 50,000 gallons. Des gares suffisant aux besoins du trafic sont en cours de construction, ainsi que des remises à locomotives à chacun des cinq postes de division situés à 120 ou 130 milles les uns des autres. De nombreux détachements d'ouvriers sont employés à terminer les différentes constructions, et une vingtaine de trains à faire les remblais et le ballastage, afin que cette section soit prête d'ici à quelques semaines; en sorte que, dès le commencement de novembre, le voyageur partant d'Halifax pourra se rendre directement au Manitoba et au Nord-Ouest, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, en passant par le nord du lac Supérieur et sans laisser le territoire britannique. En attendant, la même voie ferrée sera, dans le cours du présent mois, à la disposition des marchands qui voudront expédier leurs denrées.

De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg), 428 milles.

Cette section est terminée et en excellente condition. A Fort-William, le vaste élévateur dont les fondations ont été posées l'année dernière, est terminé, et déjà une

quantité considérable de grains y a passé; sa capacité est de 1,000,000 de boisseaux. De bonnes remises à locomotive et d'autres bâtiments ont été construits aux deux postes de division, ainsi que des gares et des réfectoires.

De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry, 1,257 milles.

L'action de la neige a été étudiée avec soin, l'hiver dernier, par l'ingénieur inspecteur du gouvernement et par les employés de la compagnie. Les données ainsi recueillies ont fait ressortir la nécessité de modifier le tracé de la ligne de manière à éviter, autant que possible, les éboulis de neige qui descendent de la chaîne septentrionale des montagnes. Cette découverte a quelque peu retardé les travaux de construction, car on a jugé à propos d'abandonner le tracé qui avait été fait, sur le flanc de la montagne, et de trouver le moyen de traverser la vallée et d'atteindre les niveaux inférieurs avant d'approcher des éboulis de neige qu'on voulait éviter, sans augmenter le degré de la rampe. M. James Ross, un habile ingénieur, gérant des travaux de construction de la compagnie, s'est vigoureusement mis à l'œuvre pour résoudre le problème; et par un coup hardi, il a réussi à racheter la distance nécessaire en prenant avantage du contour général du pays pour former, en quelque sorte, une double ceinture; il est ainsi parvenu à éviter les éboulis de neige les plus formidables sans augmenter le degré des rampes, et quoique ce détour augmente de trois milles la longueur de la section, l'alignement général, en dehors de la ceinture, a été amélioré d'une manière très appréciable. La sous-section qui s'étend de la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg) à la Station-Donald, au pied de la pente est des Selkirks, et qui a 1,022 milles de longueur, est en état d'exploitation. Ce dernier endroit est à 2,446 milles de Montréal. On se sert temporairement d'un chemin de 9 milles, en attendant que la voie permanente qui doit le remplacer soit terminée. De la Station-Donald à une dizaine de milles de la seconde traverse de la Colombia, distance de 73 milles, les rails sont posés. Sur un parcours de 36 milles, à partir de ce dernier endroit, le terrassement et les ponts sont assez avancés pour permettre d'assurer que les rails y seront posés avant la fin du présent mois. De là à Savona's-Ferry, distance de 124 milles, les rails sont posés. Savona's-Ferry est à 2,680 milles de Montréal. Bien que les rails soient posés d'un bout à l'autre, sauf sur les 36 milles dont je viens de parler, il reste encore beaucoup à faire avant que ce chemin soit complètement terminé. La ligne permanente, le long des 9 milles de chemin temporaire, près de Mount-Stephen, n'est pas encore commencée, et entre Donald et Savona's-Ferry, il reste encore beaucoup à terminer. Le tunnel de la coulée Ille-cille-wait n'est pas encore tout à fait achevé, et il reste à construire un certain nombre de ponts de grillage en bois sur des rivières qui sont aujourd'hui traversées par des ponts de chevalets temporaires. Il y a encore à construire les gares, à établir le service de l'eau, à dresser les tranchées et les remblais, sans compter une quantité considérable de balastage. Nonobstant, le chemin sera en bon ordre avant longtemps, mais je ne pense pas que la compagnie ait l'intention de l'exploiter cette année, à travers les montagnes; de fait, je ne pense pas qu'il serait prudent de l'essayer avant que le chemin soit complètement terminé, ce qui n'est guère possible avant le printemps prochain. Sur les premiers 900 milles, à l'ouest de la Rivière-Rouge, les remises à locomotives et les autres bâtiments nécessaires ont été construits, le service de l'eau établi, et on se propose à en faire autant sur la sous-section suivante, en allant vers l'ouest. La partie de cette section actuellement exploitée, 1,022 milles, est en bon état.

De Savona's-Ferry à Port-Moody, 213 milles.

On peut dire que cette section est à peu près terminée, car elle va être très prochainement acceptée par le gouvernement: elle est en excellente condition. Elle a été construite par MM. D. O. Mills et A. Onderdonk, d'après un contrat passé avec le gouvernement. Aux termes de la convention faite avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette section va être transférée à la compagnie aussitôt que le gouvernement l'aura acceptée des entrepreneurs. Les gares et le service de

l'eau sont terminés, et un dépôt de machines, en cours de construction à North-Bend, le sera bientôt. On n'a pas touché au quai de Port-Moody depuis la date de mon dernier rapport, 1er octobre 1884.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La condition du chemin peut être résumée comme suit :

	Milles.
<i>Ligne-mère.</i>	
Rails posés.....	2,857
Terrassement à peu près terminé.....	36
	2,893
Longueur totale de la ligne-mère.....	2,893

Il n'y a donc présentement, sur toute la voie, qu'une lacune de 36 milles. Or, je ne pense pas me tromper en disant que vers la fin du mois courant, octobre 1885, le chemin de Montréal à Port-Moody sera complètement terminé.

Le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique stipulait que le chemin devait être terminé pour le 30 juin 1891. Nous sommes au commencement d'octobre 1885, et à la fin de ce même mois il y aura une communication ininterrompue sur toute la ligne. Le chemin se trouve donc virtuellement terminé cinq ans et huit mois plus tôt que l'époque fixée par le contrat. L'accomplissement de ce fait étonnant est dû sans aucun doute, dans une grande mesure, à l'habileté et la détermination avec lesquelles le vice-président, M. Van Horne, secondé par son personnel, a donné effet à la politique d'expédition adoptée par la compagnie. Pour en arriver à un résultat aussi magnifique, il a fallu lutter contre bien des difficultés, financières et autres ; mais la persévérance de la compagnie et l'aide judicieuse que le gouvernement lui a donnée dans un moment d'embarras ont vaincu tous les obstacles, et comme je viens de le dire, la grande entreprise de relier par une voie ferrée les deux océans Atlantique et Pacifique est maintenant passée dans le domaine des faits accomplis.

Embranchement.

La condition des embranchements n'a pas changée depuis mon dernier rapport. Leur longueur est restée la même, 432 $\frac{1}{2}$ milles.

Avant de terminer, je dois dire que le matériel roulant est, sous tous les rapports, de première classe. Les voitures à voyageurs, avec les wagons-refectoirs et wagons-lits, sont particulièrement admirables, et je puis assurer que le reste n'en cède pas au matériel des autres chemins de fer du continent américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 11 novembre 1885.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial.....	861
Chemin de fer de Prolongement-Est.....	80
Embranchement de Windsor.....	32
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	212
	<u>1,185</u>

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les rapports et comptes qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer confiés à ma gestion, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Ces chemins de fer couvrent aujourd'hui une longueur totale de 1,185 milles, soit 27 milles de plus que le chiffre de l'exercice précédent. Voici comment :

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial, embranchement de Saint-Charles.....	14
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, embranchement du Cap-Traverse.....	13
	<u>27</u>

Le tableau suivant donne le résultat des opérations de l'année :

Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	—	Montant.		Profits.		Pertes.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Intercolonial.....	861	Recettes	2,368,153	65	.....	.....	73,324	26
		Dépenses.....	2,441,477	91				
Prolongement-Est	80	Recettes.....	73,050	01	.....	.....	5,223	64
		Dépenses.....	78,273	65				
Embranchement de Windsor...	32	des recettes.....	24,451	35	.....	5,699	39	.....
		Dépenses.....	18,751	96				
Île du Prince-Edouard.....	212	Recettes.....	158,588	06	.....	.....	52,618	95
		Dépenses.....	211,207	01				
Total.....	.....	.....	.....	.....	5,699	39	131,166	85
		.....	.....	.....	.....	.....	5,699	39
							125,467	46

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bien que l'exploitation des chemins de fer de l'Etat accuse, pour cette année, un déficit de \$11,402.82 en plus de celui de l'exercice précédent, ce résultat n'est pas tout à fait défavorable si l'on tient compte des dépenses énormes qu'il a fallu faire pour des augmentations et des améliorations qui, dans le cas de la plupart des chemins de fer, sont portés au compte du capital, mais qui grossissent les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Ces frais couvrent de nouvelles voies d'évitement, des hangars à fret et des gares, des sémaphores, des clôtures-paraneige et autres, l'exhaussement de plusieurs ponts et leurs abords, de nouveaux services d'eau, etc. Le déblaiement de la neige a coûté exceptionnellement cher, \$19,000, ou 33 pour 100 de plus que l'année dernière, et l'achèvement des bureaux de Moncton a également ajouté aux frais de l'exploitation.

Les recettes brutes accusent une légère augmentation sur celle de l'exercice précédent, comme en font foi les chiffres suivants :

1884-85.....	\$2,368,153 65
1883-84.....	2,353,647 26

Montant d'augmentation..... \$ 14,506 39

Elle peut être attribué à l'augmentation du tonnage du fret de plein parcours.

Le tonnage de la houille expédiée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'ouest et dans la partie ouest du Nouveau-Brunswick augmente constamment, et les gérants des mines réclament un plus grand nombre de wagons. Je ne pense pas que le matériel de transport ait fait défaut jusqu'ici, mais je n'ai aucun doute que si l'exportation de la houille continue d'augmenter, il faudra bientôt mettre de nouveaux wagons sur la voie.

Le tableau suivant fait voir les recettes, ainsi que la quantité de fret et le nombre des voyageurs transportés chaque année par l'Intercolonial, depuis que ce chemin est ouvert au trafic, le 1er juillet 1876 :

Année.	Milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret.	Nombre de voyageurs.
		\$ cts.		
1876-77.....	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78.....	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79.....	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80.....	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81.....	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82.....	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83.....	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84.....	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85.....	861	2,368,153 65	970,069	914,785

On voit par ce tableau que les recettes provenant de toutes sources et le volume du trafic ont plus que doublé en neuf ans, tandis que le public voyageur a augmenté d'un tiers.

Voici un relevé qui fait voir le matériel acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1884 et ce qu'on y a ajouté durant le dernier exercice.

	Locomotives.		Voitures à voyageurs.			Wagons fermés.	Wagons - plateformes.	Wagons à houille, capac. en ton'x.	Chasse-neige.	Chasse-neige à alérons.	Flangers.*
	1re classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.							
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	Tons.	No.	No.	No.
Total, 30 juin 1884.....	163	68	75	47	51	1,529	1,441	19,200	30	10	20
Ajouté en 1884-85.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	9,000	.....	.....	.....
Totaux, 30 juin 1885.....	163	70	75	47	51	1,529	1,442	28,200	30	10	20

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien:

	Locomotives.		Voitures à voyageurs.			Wagons fermés.	Wagons - plateformes.	Wagons à houille, capac. en ton'x.	Chasse-neige.	Chasse-neige à alérons.	Flangers.*
	1re classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.							
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
Pendant l'exercice 1884-85.....	2	320	.....	.....	.....

* Le *flanger* est un appareil d'invention américaine qui se pose en avant des roues des locomotives ou des wagons, dans le but de nettoyer le dessus et l'intérieur des rails de la neige ou de la glace qui peuvent y adhérer. Cet appareil est posé à demeure sur un wagon qui prend alors le nom de *flanger*. La chose n'existant pas en Europe, il n'y a pas de mot correspondant en français.—*Note du traducteur.*

Le chemin et le matériel roulant ont été entretenus avec soin, et ils sont en bonne condition. La substitution des rails d'acier de 67 livres s'est faite à mesure que les rails d'acier de 56 livres s'usaient et étaient enlevés; aussi, le chemin est devenu beaucoup plus ferme et supporte mieux le gros trafic qu'il dessert.

Le volume du trafic maritime au port d'Halifax a accusé une augmentation très appréciable durant l'exercice, et il y a lieu d'espérer que l'expédition donnée à cette classe d'affaires va le développer davantage. Plusieurs chargements de grains ont été expédiés d'Halifax avec succès, et le volume des exportations du bétail s'est bien maintenu.

Les malles d'Europe, débarquées à Halifax en hiver et à Rimouski en été, ont été expédiées avec promptitude par l'Intercolonial.

Le chemin de fer de ceinture de Saint-Charles et l'embranchement de Dalhousie ont été exploités cette année, au grand avantage du public voyageur.

Compte du capital.

La dépense faite sous ce chef, au cours du dernier exercice, a été de \$1,050,278.30, et s'est répartie comme suit :—

Construction d'embranchements.....	\$573,226 94
Améliorations aux ports d'hiver de Saint-Jean et d'Halifax.....	133,312 69

Paiement à compte des sentences arbitrales rendues par la commission du chemin de fer Intercolonial et les arbitres officiels au sujet d'anciennes réclamations auxquelles la construction du chemin a donné lieu, et pour frais de justice s'y rattachant.	56,524 70
Nouveau matériel roulant pour faire face aux besoins du trafic.....	287,213 9/4
	<u>\$1,050,278 30</u>

Des six embranchements en cours de construction, deux seulement—celui de Dalhousie et le chemin de fer de ceinture de Saint-Charles—ont été terminés et ouverts au trafic; des quatre autres, trois sont dans un état avancé: les embranchements de Dartmouth, de la Rivière-du-Loup (ville), et de Indian-Town. Sur l'embranchement de Paspébiac, les travaux ont été bornés aux arpentages et au tracé.

Les améliorations faites à Saint-Jean et à Halifax ont été d'un grand avantage pour le commerce de ces ports; en prolongeant un peu le quai et le hangar, elles suffiront pour le trafic du moment.

En général, le matériel roulant est employé au grand complet, et, comme je l'ai déjà dit, les gérants des mines nous ont représenté la nécessité de mettre sur le chemin au moins 500 nouveaux wagons à houille. Je suis d'opinion que le matériel actuel serait suffisant s'il pouvait être restreint au chemin de fer Intercolonial. Mais une fois rendu sur les chemins étrangers, il est hors du contrôle de l'administration, et il est très difficile de le faire revenir promptement.

PROLONGEMENT-EST.

L'exploitation de ce chemin s'est faite en dehors de celle de l'Intercolonial, en attendant une loi qui permette d'exploiter l'embranchement comme partie du chemin principal. Aussi, les frais d'exploitation sont-ils plus élevés qu'ils l'auraient été si le chemin de prolongement avait fait partie du réseau; car, bien qu'il soit sous la direction des principaux officiers du chemin de fer Intercolonial, il emploie à New-Glasgow un personnel spécial.

Les frais d'exploitation de ce chemin de fer, durant l'exercice qui nous occupe, ont dépassé de \$5,223.64 les recettes; mais on voit que lorsqu'il fera partie du réseau intercolonial, et que les comptes des deux chemins seront en commun, de manière à ne plus exiger de personnels à part, l'ère des déficits cessera. Quoi qu'il en soit, et nonobstant le déficit que je viens d'accuser, je suis certain que ce chemin contribue beaucoup à alimenter l'Intercolonial et lui est d'un grand service.

Pour le service de l'eau le système Haggas est en usage sur ce chemin de fer, mais il serait avantageux pour le trafic de le remplacer par le système élevé.

Le quai de Port-Hastings, sur le côté du Cap-Breton du détroit de Canso, sur lequel le steamer du chemin de fer débarque les marchandises en hiver, est en très mauvais ordre, et bien qu'il n'appartienne pas au chemin de fer, il sera nécessaire d'y faire quelques dépenses pour le réparer.

Le chemin et son matériel roulant sont en excellent état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin de fer a continué d'être entretenu par le gouvernement et exploité par la compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis en même temps que son propre chemin, aux mêmes conditions que par les années passées, la compagnie payant au gouvernement, pour son entretien, un tiers des recettes brutes. Pendant l'exercice qui nous occupe, le tiers des recettes a dépassé de \$1,432.42 celles de l'exercice précédent, et a amplement suffi à couvrir les frais d'entretien. Il ne faut pas

oublier, cependant, que ce chemin ne contribue en rien à la rémunération des services des principaux officiers de l'Intercolonial sous la direction desquels se fait l'entretien, et dont les appointements, etc., sont payés par la ligne-mère.

Le chemin a été bien entretenu et il est en bon état. Il n'y a pas eu un seul déraillement durant toute l'année.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Le 22 janvier 1885, l'embranchement de Cap- Traverse a été ouverte au trafic, ajoutant ainsi 13 milles au chemin en exploitation et donnant à celui-ci une longueur totale de 212½ milles, égale à une longueur de 210 milles pour l'année. Le trafic, quoique quelque peu amélioré, est encore très faible. Ce n'est qu'à l'automne, quelques semaines avant la clôture de la navigation, que le matériel roulant est mis à contribution ; dans les autres saisons, une grande partie de ce matériel chôme.

Le résultat net des opérations de l'exercice est plus satisfaisant qu'auparavant, les frais d'exploitation étant de	\$211,207 01
Recettes.....	158,538 06
Déficit.....	\$52,618 95
Déficit de l'exercice précédent.....	91,924 01
Différence en faveur du dernier exercice.....	\$39,305 06
Qui a été amenée par une réduction des frais d'exploitation à.....	\$25,221 12
Et une augmentation des recettes de.....	14,083 94
	<u>\$39,305 06</u>

Le chemin est en excellent état, et le matériel roulant a été bien entretenu. Lorsque le reste des premiers wagons à fret, 43 wagons fermés et 12 wagons plateformes, seront reconstruits, toutes les voitures seront en ordre parfait et plus grandes, car dans la reconstruction on a donné à chaque wagon une capacité de 10 tonnes au lieu de 8 qu'ils avaient auparavant.

Le matériel roulant acquis au compte du capital se compose comme suit:—

Locomotives	21
Voitures de 1ère classe.....	17
“ de 2me “ et à bagages.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	175
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons des conducteurs.....	3
Fourgon des payeurs.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	7
De ce matériel il a été reconstruit, durant l'exercice:—	
Wagons fermés.....	43
Wagons-plateformes.....	11
Chasse-neige.....	1

L'embranchement du Cap- Traverse a fait, l'hiver dernier, le service de la poste, conjointement avec les bateaux brise-glace qui circulent entre le Cap- Traverse, en l'Île, et le Cap-Tormentine, sur la terre ferme. On dit que l'expédition ainsi donnée au service postal a été très importante pour le commerce, mais on ne connaîtra nulle-

ment les avantages de l'embranchement que quand le chemin de fer Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard, partant de Sackville, sur l'Intercolonial, sera terminé. J'apprends qu'il le sera probablement avant la clôture de la navigation.

Compte du capital.

Au 30 juin dernier, le coût du chemin et de son matériel roulant s'élevait à \$3,731,312.56, soit \$17,559.12 par mille.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les officiers des chemins de fer de l'Etat ont consacré tous leurs efforts à en développer l'exploitation et à maintenir les dépenses dans des limites raisonnables. Quoique les résultats ne soient pas aussi favorables qu'on aurait pu le désirer, je crois que, quant au déficit, l'Etat se refait avec les améliorations, etc., que lui ont données les frais d'exportation. Tous ses chemins de fer sont certainement dans un état excellent, et rien ne sera épargné pour les y conserver.

On pourra avoir des renseignements complets par les rapports du surintendant en chef, du surintendant, de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien, ainsi que par les comptes publiés plus loin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 4 novembre 1884.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le service du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885.

J'y annexe les rapports du mécanicien et de l'ingénieur en chef, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable :

- N^o 1. Compte du capital.
- “ 2. Compte du revenu.
- “ 3. Frais de traction (relevé n^o 1).
- “ 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n^o 2).
- “ 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n^o 3).
- “ 6. Dépenses des stations (“ “ 4).
- “ 7. Frais généraux (“ “ 5).
- “ 8. Compte des approvisionnements.
- “ 9. Bilan général.
- “ 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 861 milles. Le 21 juillet 1884, l'embranchement de Saint-Charles, 14 milles de longueur, fut ouvert au trafic, ce qui donne 14 milles d'exploitation de plus que l'année dernière.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement s'élevait, au 30 juin 1884, d'après le rapport de l'année dernière, à	\$42,582,231 71
A déduire les remises sur dépenses des années dernières.	4,915 22
	<u>\$42,577,316 49</u>

Les dépenses de l'exercice se décomposent comme suit :—

Pour le prolongement d'Halifax	\$ 16,580 01
“ nouvelles améliorations à Saint-Jean	116,732 68
“ l'achèvement de l'Intercolonial	56,117 34
“ matériel roulant	287,213 97
“ l'embranchement de Saint-Charles	257,125 71
“ “ de Dartmouth	164,456 75
“ “ de Dalhousie	52,723 78
“ “ de la Rivière-du-Loup (ville).	46,256 01
“ “ d'Indian-Town	48,497 48
“ “ de Paspébiac	4,167 21
“ “ travaux divers	407 36
	<u>1,050,278 30</u>
Ce qui porte le coût total, au 30 juin 1885, à	<u>\$43,627,594 79</u>

La déduction faite du coût du chemin de fer dans les comptes de cette année, le 30 juin 1884, l'a été par l'ordre de l'auditeur général. Le montant déduit consiste en chèques émis pour terrains et travaux, et ces chèques ont été annulés parce que les personnes en faveur desquelles ils avaient été faits ont négligé ou refusé d'accepter les sommes qui leur étaient offertes.

Les dépenses faites à Halifax ont été consacrées à des améliorations.

Celles de Saint-Jean ont été affectées à une nouvelle gare de voyageurs qui est presque terminée, et à établir un raccordement avec le chemin de la compagnie de pont et de chemin de fer de Saint-Jean.

La somme affectée à l'achèvement de l'Intercolonial comprend des paiements à compte de réclamations se rattachant à la construction de la ligne, ainsi que les frais de procès et de règlement.

Les déboursés accusés au compte du matériel roulant ont été faits pour l'acquisition de grands wagons destinés à transporter la houille à l'ouest. Cette acquisition a été faite à la demande des compagnies houillères.

Sur l'embranchement de Saint-Charles les travaux ont été poussés assez vigoureusement pour permettre de livrer le chemin au trafic le 21 juillet. Aujourd'hui il est en pleine exploitation.

À Lévis on a établi, dans un endroit central et tout près du bateau-passeur de Québec, une gare spacieuse et commode.

Toutes ces améliorations ont rendu plus facile et plus agréable qu'autrefois le voyage sur l'Intercolonial.

À Harlaka, sur la nouvelle ligne, à 5 milles de Lévis, le chemin de fer Québec-Central a opéré un raccordement, et les convois de cette compagnie circulent maintenant de Lévis à Harlaka, sur l'Intercolonial, en vertu d'une convention temporaire.

Les sommes réclamées pour dommages aux terres, en rapport avec l'embranchement de Saint-Charles, sont très considérables. On n'a pas encore réglé avec grand nombre de personnes dont les réclamations font en ce moment l'objet d'une enquête.

L'embranchement de Dartmouth n'est pas encore terminé, mais on espère qu'il sera ouvert au trafic cet automne.

L'embranchement de Dalhousie est terminé, et on a réglé avec les entrepreneurs.

On a terminé la plus grande partie du terrassement et de la pose des rails sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

La construction de l'embranchement de Indian-Town est commencée, et l'entrepreneur a fait quelques progrès dans l'exécution des travaux.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice ont été de \$2,368,153.65, une légère augmentation sur l'exercice précédent :

Recettes de 1884-85.....	\$2,368,153 65
do do 1883-84.....	2,353,647 26
Augmentation.....	\$ 14,506 39

Cette augmentation a été produite entièrement par le transport du fret, surtout du fret de plein parcours, dont la quantité a augmenté de 58,000 tonneaux.

Le tonnage brut transporté a été un peu plus faible qu'à l'exercice précédent.

Suit un relevé comparatif de quelques-uns des principaux articles voiturés durant les deux derniers exercices :—

	1883-84	1884-85	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	815,641	907,102	91,461	
Boisseaux de céréales	654,635	729,707	75,072	
Bois de service, pieds	131,120,948	137,387,675	6,266,727	
Bestiaux.....	62,090	65,513	3,423	
Autres articles, tonn.	729,923	678,035		51,888

L'état suivant fait voir les quantités des différents articles qui précèdent voiturés dans le cours des dix derniers exercices :—

—	1879-80.	1880-81.	1881-82.	1882-83.	1883-84.	1884-85.
Barils de farine.....	525,248	672,310	692,095	983,916	815,641	907,102
Boisseaux de céréales..	324,021	565,678	560,253	1,195,601	654,635	729,707
Bois de service, pds.....	55,462,654	72,841,388	78,356,418	104,633,417	131,120,948	137,387,675
Têtes de bétail.....	70,990	61,574	73,479	68,338	62,090	65,513
Autres articles, ton'x..	422,256	544,354	647,561	704,608	729,923	678,035

On observera qu'il y a une augmentation considérable dans le transport de la farine, des céréales, du bois et des bestiaux.

Il y a eu aussi une notable augmentation dans la quantité de houille transportée dans les provinces d'en haut. Cette augmentation est constante depuis quelques années.

La quantité de marchandises déchargées des transatlantiques à Halifax pour être transportées par le chemin de fer a été beaucoup plus considérable que tous les hivers précédents. Elle a dépassé de 8,000 tonneaux la quantité de 1883-84.

Comme d'habitude, les malles et les voyageurs en partance pour l'Europe, ou en arrivant, ont été embarqués et débarqués à Rimouski en été, et à Halifax en hiver.

L'ouverture de l'embranchement de Dalhousie au trafic a permis au steamer *Admiral*, qui fait le service sur la baie des Chaleurs pendant la saison de navigation, de faire raccordement avec l'Intercolonial à Dalhousie, au lieu de Campbellton, comme auparavant.

Le nombre des voyageurs a été beaucoup moindre que l'année dernière, comme en font foi les chiffres suivants :

1883-84.....	920,870
1884-85.....	914,785
	<u>6,085</u>

DÉPENSES.

Les frais d'exploitation ont été de \$2,441.91.

Voici comment ils se comparent avec ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :—

Par mille parcouru par les locomotives :— Cents.

1883-84.....	53.19
1884-85.....	50.47
Diminution.....	<u>2.72</u>

Par mille parcouru par les convois :—

1883-84.....	64.17
1884-85.....	61.15
Diminution.....	<u>3.02</u>

Par mille de chemin de fer :—

1884-85.....	\$2,835 65
1883-84.....	<u>2,791 16</u>
Augmentation.....	<u>\$ 44 47</u>

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été bien entretenus.

Sur la ligne principale on a continué de substituer des rails d'acier qui rendent la voie plus ferme et plus solide; sur un espace de 57½ milles on a remplacé les rails de 56 livres à la verge par d'autres de 67 livres.

197,491 traverses neuves ont été posées sur la voie principale, qui a été ballastée sur une distance de 67 milles.

Trente sept nouvelles voies d'évitement ont été construites en différents endroits.

On a réparé les clôtures qui avaient besoin de l'être, et on en a construit de nouvelles sur 130 milles, dont 20 milles sur une partie de la ligne qui n'avait jamais été enclose auparavant.

On a aussi confectionné de nouvelles clôtures-paraneige sur un espace de 2 milles, et 3,000 pieds linéaires de hangars-paraneige ont été reconstruits.

Plusieurs gares et hangars à fret ont été construits, et sur toute la ligne les bâtiments ont reçu des réparations nécessaires.

Huit nouveaux sémaphores ont été établis.

Une nouvelle balance-basculé pour peser les wagons chargés de houille a été installée à Stellarton.

Des plaques-tournantes améliorées de fer forgé, ont été placées dans les remises à locomotives de Campbellton et de la Rivière-du-Loup.

Les différents quais ont été réparés; la réfection de ceux de Richmond et de Pictou-Landing a été considérable et coûteuse.

Deux ponts sur lesquels le chemin de fer traverse au-dessus des rues, dans la ville de New-Glasgow, ont été exhaussés de plusieurs pieds afin de donner plus d'espace sur les rues. Cette amélioration a nécessité l'exhaussement de la voie et du remblai sur une distance considérable dans chaque direction, afin de maintenir une rampe convenable.

Le pont de fer qui traverse la rivière La Planche a été exhaussé de 4 pieds, afin d'éviter le risque d'être avarié par la glace; en conséquence il a fallu exhausser aussi la voie et le remblai sur une certaine distance dans chaque direction.

Deux viaducs en fer par-dessus les rails ont été construits pour remplacer les passages en bois.

Le prix de toutes ces améliorations et d'autres que je n'ai pas mentionnées, fait partie des frais d'exploitation.

Le nouvel édifice destiné aux bureaux généraux du chemin de fer a été terminé, et il est occupé. On y a dépensé \$29,000 durant l'année, et cette somme, de même que le prix total de l'édifice, a été portée au compte des frais d'exportation.

On a continué à améliorer le service de l'eau en construisant des châteaux d'eau d'une plus grande capacité que les anciens: on en a construit trois d'une capacité de 50,000 gallons chaque. Ces stations alimentaires, ainsi que les réservoirs, tuyaux et pompes à vapeur qui s'y rattachent, ont coûté \$6,300, somme qui a été portée au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires, et il est en bon ordre.

Trois cent vingt-deux wagons, devenus trop vieux, ont été remplacés par des neufs, au compte des frais d'exploitation.

On a eu beaucoup plus de misère que d'habitude, l'hiver dernier, à tenir la voie libre de neige, et la dépense, qui fait partie des frais d'exploitation a été, en conséquence, très considérable. La dépense directement affectée à cette fin a été d'au delà de \$76,000, dont \$19,000 de plus que les années précédentes.

Les dépenses totales du dernier exercice dépassent de \$73,324.26 les recettes brutes, comme suit:—

Dépenses.....	\$2,441,477 91
Recettes brutes.....	2,368,153 65
	<u>\$73, 324 26</u>

Ce résultat provient des frais extraordinairement considérables qu'ont entraînés les améliorations dont j'ai déjà énumérées plusieurs, et dont les principales peuvent être résumées comme suit:—

Nouvelles voies d'évitement.....	\$19,000
Nouveaux bâtiments de gares et sémaphores.....	4,000
Clôture sur de nouvelles parties de la ligne.....	10,500
Amélioration du service d'eau.....	4,200
Nouveaux viaducs en fer par-dessus les rails.....	3,700
Exhaussement de ponts.....	4,500
Achèvement de l'édifice des bureaux.....	29,009

Cette dépense ne comprend pas les frais d'entretien et de réfaction des ouvrages existants, et elle a été affectée aux améliorations.

D'ordinaire les compagnies de chemins de fer portent les déboursés de cette nature au compte du capital; mais dans le cas actuel ils sont portés au compte des frais d'exploitation et contre les recettes de l'année.

Approvisionnement.

La valeur des approvisionnements achetés était de.. \$	766,090 31
Des approvisionnements distribués.....	1,122,839 31
Vieux matériel vendu.....	69,483 56

La valeur des approvisionnements en magasin, à la fin de l'exercice, était :—

Approvisionnement ordinaires, y compris le combustible.....	\$ 413,994 87
Rails de fer et d'acier.....	125,400 05
Matériel de seconde main.....	58,054 35
Vieux matériel à vendre.....	125,935 00
Total.....	\$ 723,784 27

Le vieux matériel à vendre se compose de débris de toutes sortes de métaux qui seront vendus dès que le marché sera plus favorable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le service de ce département pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements en exploitation est de 861 milles.

Dans le cours de l'exercice, les vieux rails pesant 56 livres à la verge linéaire ont été, sur la ligne-mère, enlevés et remplacés par des rails de 67 livres du même métal.

VOIES DE GARAGE.

Trente-sept nouvelles voies de garage ont été construites en différents endroits, ce qui donne quatre milles de plus.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 197,491 traverses ont été remplacées sur la ligne-mère.

BALLASTAGE.

Environ 67 milles de la ligne-mère ont été ballastés à nouveau.

SIGNAUX SÉMAPHORES.

Huit sémaphores ont été établis durant l'année.

ABRIS ET CLÔTURES-PARANEIGE.

On a refait 3,000 pieds d'abris contre la neige sur les divisions du nord Nos. 1, 2 et 3, et on en a réparé un grand nombre d'autres.

On a aussi construit des clôtures-paraneige sur une distance de 2 milles dans ces divisions.

Indépendamment des réparations ordinaires faites aux clôtures, il a été construit 130 milles de clôtures en fil de fer barbelé et système-Everett.

Environ 20 milles de clôture ont été construits dans les endroits où la ligne n'a jamais été enclose.

PLAQUES TOURNANTES.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP et à CAMPBELLTON,—les plaques en fonte de 46 pieds de diamètre ont été remplacées par d'autres de 50 pieds de diamètre, avec des poutres armées en fer forgé.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

A RICHMOND,—le quai à charbon a été rasé et reconstruit à partir de la ligne de l'eau basse, ce qui a coûté environ \$4,000. Les coffrages ont été totalement renouvelés en cadre, et on peut s'attendre qu'ils dureront trente ans. Le quai en eau profonde et le plan incliné pour le charbon, ont subi des réparations qui ont coûté \$1,413. Deux nouveaux plans inclinés ont été construits pour la voie à charbon.

A la TÊTE DE LIGNE EN EAU PROFONDE, HALIFAX,—un plan incliné pour le charbon, propre à l'approvisionnement des plus grands vapeurs de mer, a été adapté à la voie élevée, du côté nord du quai. Un plan incliné mobile semblable à ceux qui sont en usage sur le chemin de fer Northern Pacific, à Seattle, Puget Sound, a été adopté pour le côté nord du quai à charbon.

A STEWIACKE,—un grand nombre des pilots du quai ont été renouvelés.

Le quai a aussi été rasé d'environ 4 pieds, la tête des pilots a été recouverte et le quai a été planchéié de madriers de 3 pouces. Les fondations des deux grues du quai ont été renouvelées.

Le quai de PICTOU-LANDING a subi des réparations considérables qui ont coûté \$5,142.

A la POINTE-DU-CHÊNE, à DALHOUSIE et à RIMOUSKI,—les réparations nécessaires ont été faites au quai.

BÂTIMENTS ET PLATEFORMES.

commerce local un grand hangar à charbon divisé en compartiments pour les diffé-

A la TÊTE DE LIGNE EN EAU PROFONDE, HALIFAX,—il a été construit pour les rentes compagnies qui font le commerce de la houille. Une partie du quai près du grand dépôt de marchandises a été planchéié à double, et le plancher du dépôt des marchandises a été planchéié de nouveau. Le toit de la partie sud du dépôt des marchandises a été recouvert avec ce qui est connu sous le nom de *Brokenshire*. Cette couverture ayant été trouvée très mauvaise, elle a été enlevée et remplacée par du goudron et du gravier. Les deux quais occupés par le département de la marine et des pêcheries ont été complètement réparés à grands frais.

A la STATION de NORTH STREET,—la couverture en tôle galvanisée de la gare a été réparée et repeinturée à l'intérieur et à l'extérieur, ce qui a coûté \$3,090. Le peinturage était absolument nécessaire pour empêcher la tôle d'être en peu de temps rongée par la rouille. Un hangar de 100 pieds sur 20, pour l'emmagasinage du charbon dur, a été presque terminé.

A RICHMOND,—un hangar à foin, de 150 pieds sur 35, a été construit, de même qu'une plateforme de chargement pour les trains du chemin de fer Windsor et Annapolis. Une nouvelle barrière et une nouvelle clôture ont été construites autour du réservoir de Richmond. La couverture en bardeaux du dépôt des marchandises sur le quai en eau profonde a été renouvelée. L'atelier des réparations aux wagons a été planchéié à neuf. Le vieux bâtiment aux outils près de la remise aux locomotives a été démolé, et il en a été construit un autre à l'extrémité de la forge. Les toits et les murs des ateliers des machines ont été complètement réparés.

A BEDFORD,—les toits de la gare et de la maison de l'agent ont été réparés.

A WELLINGTON, SHUBENACADIE et STEWIACKE,—les gares ont subi les réparations nécessaires.

A TRURO,—les plateformes, de chaque côté de la gare et du restaurant, ont été renouvelées en madriers de pin. Les murs extérieurs de la gare et du restaurant ont été réparés et ont reçu deux couches de peinture. Les toits ont aussi été réparés.

et peints. Il a été construit un bâtiment pour l'huile et les objets de messagerie à l'extrémité ouest de la gare. De grandes bâtisses ont été construites pour les employés et le public. Une nouvelle plateforme de chargement de 150 pieds de longueur a été construite et l'ancienne a été réparée. Deux nouveaux ventilateurs ont été posés à la remise des locomotives, et les réparations nécessaires ont été faites aux fossés et aux planchers.

A RIVERSDALE,—de nouvelles longrines ont été posées en sous-œuvre sous la gare, et la maison de l'agent a été quelque peu éloignée de la voie.

A WEST-RIVER,—une nouvelle plateforme de chargement pour 8 wagons a été construite.

Le terrain a aussi été nivelé et amélioré.

A BATTERY-HILL,—il a été érigé un nouveau dépôt à marchandises.

A GLENGARRY,—une plateforme de chargement pour 6 wagons a été construite.

A STELLARTON,—les réparations nécessaires ont été faites à la gare et à la remise aux locomotives; une nouvelle balance de chemin de fer, d'une portée de 60,000 livres, a été établie pour le pesage de la houille.

A NEW-GLASGOW,—la station en pierre a été complètement examinée et réparée, et le jointoyage a été refait au ciment de Portland. La plateforme du devant a été refaite, et celles des bouts ont été réparées.

A DEBERT,—de nouveaux parcs à animaux ont été établis.

A LONDONDERRY,—la chambre à l'huile a été convertie en salle à bagage.

Une couple de fosses-bestiaux ont été construites, et les sémaphores nécessaires ont été posés, à l'extrémité sud des terrains de la station, pour le passage à niveau d'un chemin public.

A OXFORD,—la gare a été exhaussée de deux pieds et réparée.

A SPRINGHILL,—la remise aux locomotives a été réparée et agrandie de façon à donner accès aux plus grandes locomotives. Les rampes en bois sur les voies à charbon allant du hangar de la compagnie au plan incliné, ont été enlevées et remplacées par des rampes de fer. Cette construction a aussi subi des réparations considérables.

A MACCAN,—le toit de la gare a été couvert en bardeaux.

A AMHERST,—un entrepôt a été établi dans le hangar aux marchandises. Les abords de la station ont été nivelés et couverts de gravier.

A AU-LAC,—il a été ajouté une cuisine au logement de l'agent.

A SACKVILLE,—aux abords de la station le chemin a été détourné, nivelé, couvert de gravier et longé de rigoles.

A MEMRAMCOOK,—il a été ajouté une cuisine au logement de l'agent, et des réparations considérables ont été faites à la gare.

A LA STATION DE SHEDIAC,—le toit de la gare a été couvert en bardeaux et les murs et les plafonds des salles d'attente ont été réparés.

A LA POINTE-DU-CHÊNE,—le dépôt des marchandises et la plateforme ont été abaissés de deux pieds pour faciliter le chargement et le déchargement des bateaux de l'intérieur.

A MONCTON,—les bureaux du directeur des trains ont été transportés aux chambres ci-devant occupées par l'agent général pour les voyageurs. Les bureaux ci-devant occupés par le directeur des trains ont été arrangés et installés pour la compagnie de télégraphe Western Union. Les réparations nécessaires ont été faites à la salle à manger. Une allonge de 300 pieds sur 25 a été faite à l'atelier de la réparation des wagons, et le plancher de l'atelier a été renouvelé. Les réparations nécessaires ont été faites à la remise des locomotives et aux ateliers des machines. Onze cheminées en terre cuite ont été posées à la remise des locomotives.

A SALISBURY, PETITCODIAC et ANAGANCE,—des réparations ont été faites aux plateformes,

A PENOBSCQUIS,—la voie d'évitement en arrière de la gare a été enlevée, le terrain a été nivelé et couvert de gravier, et on a construit une nouvelle plateforme de chargement.

A PLUMWESEEP,—il a été établi une nouvelle station de signal.

A SUSSEX,—la salle qui servait de bureau de poste a été transformée en chambre au bagage et à l'huile. Il a été fait des réparations considérables à la plateforme de chargement et à celles de la gare.

A HAMPTON,—il a été construit une salle à bagage.

A la STATION de QUISPAMISIS,—la plateforme a été prolongée de 50 pieds à chaque extrémité de la gare.

A la STATION de SAINT-JEAN,—le dépôt des marchandises, situé à la tête de ligne en eau profonde, a été réparé. Les plaques tournantes en fer, sur le quai, ont aussi été réparées. A l'emplacement de l'ancienne gare des voyageurs il a été établi une plateforme de chargement. La nouvelle gare, les murs de soutènement, et les travaux nécessaires au terrain de garage de Saint-Jean, ont tous été terminés.

A la POINTE-YORK, SAINT-JEAN,—il a été construit un coffrage en bois à l'ouverture du bassin, et celui-ci a été rempli de matières de rebut. La voie des voyageurs et celle des marchandises, qui passent par le pont de Saint-Jean, ont été raccordées à celle de la compagnie du chemin de fer de Prolongement; ce qui a nécessité beaucoup de remplissage et de terrassement.

A BERRY'S-MILLS,—il a été bâti un hangar à charbon.

A CANAAN,—il a été construit un nouveau hangar à marchandises et une plateforme de chargement.

A ADAMSVILLE,—il a été établi une station à signal.

A WELDFORD,—la couverture en bardeau de la gare a été renouvelée. La salle à bagage a été convertie en une salle d'attente pour les femmes, et il a été fait une salle à bagage dans le dépôt des marchandises. Il a été fait des réparations considérables au logement de l'agent.

A KENT-JUNCTION,—l'approche du bâtiment des marchandises a été rendu plus facile.

A ACADIEVILLE,—le dépôt des marchandises a été transporté de l'autre côté de la voie, et installé; les approches nécessaires ont été faites.

A ROGERSVILLE,—le plancher du bureau et de la salle d'attente a été renouvelé.

A DERBY,—il a été construit un petit hangar à charbon, et on a réparé la plateforme de chargement.

A NEWCASTLE,—les toits de la gare et du dépôt aux marchandises ont été examinés partout et réparés. Le toit en goudron et en gravier de la remise aux locomotives a été remplacé par une couverture dite *Sparham*.

A BATHURST,—il a été fait au dépôt des marchandises, une allonge de 60 pieds sur 20. Les planchers des salles d'attente et des bureaux ont été réparés.

Au PETIT-ROCHER et à la RIVIÈRE-JACQUET,—les réparations nécessaires ont été faites aux plateformes et aux gares. Au dernier endroit il a été fait un parc à bestiaux.

A DICKIE'S-SIDING,—la plateforme de la station à signal a été rebâtie.

A NASK'S-CREEK,—les approches de la voie d'évitement ont été construites, et les constructions de la station à signal ont été complètement réparées.

A CHARLO,—il a été arrangé une chambre pour l'agent.

A CAMPBELLTON,—il a été construit une fosse aux cendres de 60 pieds de longueur, en pierre, sur la voie principale conduisant à la remise aux locomotives. On a ménagé dans la remise aux wagons un espace pour loger 4 locomotives. Le toit de cette remise et celui du bâtiment de la bouilloire ont été réparés. Quatre cheminées en fer ont été posées à la remise aux wagons, et dix cheminées en fer de la remise aux locomotives ont été renouvelées. Le toit de la gare a été réparé. Le toit de la salle à manger a été recouvert de la couverture dite *Sparham*, et le tour des fenêtres a été réparé.

A FLAT-LANDS,—il a été construit une gare de station à signal, et la plateforme a été allongée.

A CEDAR-HALL,—la station a été exhaussée et réparée.

A SAYABEC,—les réparations nécessaires ont été faites à la station.

A SAINT-MOLSE,—il a été construit une nouvelle gare et une plateforme qui ont coûté \$1 610.

A la station du PETIT-MÉTIS,—la plateforme a été allongée.

A SAINT-OCTAVE,—il a été construit un nouveau dépôt à marchandises et une nouvelle plateforme.

A SAINTE-FLAVIE,—le toit de la remise des locomotives a été renouvelé et a reçu une couverture de goudron et de gravier de qualité supérieure.

A RIMOUSKI,—un abri pour le bagage a été construit sur la plateforme et il a été bâti un nouveau dépôt à marchandises.

A SAINT-SIMON,—il a été fait un parc à bestiaux.

A TROIS-PISTOLES,—certains agrandissements nécessaires ont été faits aux logements qui se trouvent compris dans le bâtiment des salles à manger.

A SAINT-ELOI, et à presque toutes les autres stations de la division du nord, il a été construit un petit hangar à charbon.

A SAINT-ARSENE,—la gare a été peinturée.

A CACOUNA,—la plateforme a été allongée et complètement réparée.

A la RIVIERE-DU-LOUP,—la moitié du toit de la remise aux locomotives a reçu une couverture de qualité supérieure en goudron et gravier, et l'autre moitié a été réparée et rendue étanche. La voie au charbon, près de la remise aux locomotives, a été presque entièrement renouvelée.

A NOTRE-DAME-DU-PORTAGE,—il a été posé des châssis doubles à la gare.

A SAINT-ANDRÉ,—le terrain de la gare a été nivelé avec de la cendre de charbon.

A KING'S SLIDING,—il a été construit une plateforme de chargement de 100 pieds de longueur.

A L'ISLET, au CAP-SAINT-IGNACE, à SAINT-PIERRE et SAINT-FRANÇOIS,—des réparations générales ont été faites aux gares.

A SAINT-CHARLES,—la salle aux marchandises a été convertie en salle d'attente, et il a été construit un dépôt à marchandises.

Le hangar et la voie à charbon de la station de raccordement de la Chaudière ont été transportés à Saint-Charles.

Il a été construit de nouvelles latrines aux stations suivantes :

Enfield, Stewiacke, Hopewell, Valley, Au-lac, Painséc-Junction, Ferme modèle de Nanwigewank, Coal-Branch, Rogersville, Bartibogue, Derby, Assametquaghan, Bic, Saint-Arsène, Saint-Valier, Elmsdale, Brookfield, Wellington, Folly-Lake, Sackville, Pecoobiquis, Passekeag, Berry's-Mills, Kent-Junction, Barnaby-River, Red-Pine, Petit-Rocher, Saint-Moise, Isle-Verte, Saint-Pierre, Saint-Henri, Milford, West-River, Glengarry, Riversdale, Petitcodiac, Apohaqui, Brookville, Canaan, Chatham-Junction, Beaver-Brook, Belledune, Cedar-Hall, Saint-Fabien, Saint-André, Saint-François, Notre-Dame-du-Portage.

PONTS ET PONCEAUX.

Au pont de SHUBENACADIE,—les bees qui avaient été en partie emportés par les eaux dans les grandes crues du printemps dernier, ont été réparés. Le vieux tablier a été enlevé et remplacé par un tablier du type voulu.

Près de TRURO,—il a été construit l'hiver dernier un pont en pilots de 30 pieds de travée, où un ponceau avait été en partie emporté.

A NEW-GLASGOW,—deux ponts en fer passant au-dessus de certaines rues de la ville ont été exhaussés de 2½ pieds pour permettre le passage des machines à incendie. Les culées ont aussi été exhaussées à chaque extrémité.

Au Viaduc de FOLLY-RIVER,—il a été construit une passerelle pour les cantonniers.

Le pont de LA-PLANCHE,—a été exhaussé de 4 pieds et les remblais nécessaires ont été faits à chaque extrémité. Ce changement a été nécessité par la disparition de l'aboiteau du chemin public en aval, ce qui permet à la marée de faire remonter de grosses masses de glaces sous le pont du chemin de fer.

AU-LAC,—partie d'un pont à chevalets a été défaite et remplacée par un remblai solide ; le reste du pont a été renouvelé.

A HUMPHREY'S-CROSSING, près de Sackville,—le vieux pont en bois a été remplacé par une structure en fer de trois travées.

A PALMER'S-POND, près de Dorchester, — un pont à pilotes a été construit.

A PAINSEC, — le pont à chevalets de Reuben a été renouvelé.

SCOUDOUC, — La superstructure du pont a été exhaussée de 18 pouces, et le vieux tablier a été remplacé par un nouveau du type voulu.

Le pont de la POINTE-DU-CHÊNE a été réparé.

A PETITCODIAC, PASSEKEAG, HAMPTON et DARLING'S, — des tabliers du type voulu ont été posés aux ponts.

A PASSEKEAG, à la FERME-MODÈLE, au LAC DE LAWLOR, et aux RUES STANLEY et GARDEN, SAINT-JEAN, — les tabliers des ponts ont été renouvelés.

A DERBY, — le pont en bois au-dessus de la voie a été remplacé par une structure en fer en trois travées, une de 81 pieds au centre, et deux de 21 pieds, reposant sur des fondations de maçonnerie solide.

A NIGADOO, LOUISON'S-BROOK, GRANT'S-BROOK, ELM-TREE, ADAM'S et McKINNON'S, — des tabliers du type général ont été posés aux ponts, divisions du nord nos 1 et 2.

A BATHURST, — un pont en bois, au-dessus de la voie, a été remplacé par une structure en fer en quatre travées, l'une de 74 pieds, et les 3 autres de 21 pieds chacune.

Aux ponts de la RIVIÈRE-DU-LOUP et de SAINT-HENRI, — les réparations nécessaires ont été faites aux bacs avariés par les crues du printemps.

Entre SHUBENACADIE et STEWYACKE, — deux aqueducs ont été renouvelés.

Entre la RIVIÈRE-DU-LOUP et HADLOW, — des réparations considérables ont été faites à la maçonnerie en général le long de la ligne.

EN GÉNÉRAL.

Cinq travées en fer, variant en longueur entre 12 et 22 pieds, ont été mis à la place de longerons en bois à différents endroits sur la ligne.

Des équipes de peintres et de riveurs ont été employées à peindre et à faire des réparations générales aux ponts en fer.

EMBRANCHEMENTS.

L'embranchement de SAINT-CHARLES a été ouvert à la circulation.

A la POINTE-LÉVIS, — le terrassement de l'endroit connu sous le nom de *Pond* a été terminé, et un bon nombre de voies d'évitement ont été posées.

Il reste à construire quelques abris et clôtures paraneige et à déterminer d'autres travaux nécessaires.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

L'entreprise du terrassement de cet embranchement, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'an dernier, a été terminée. La voie a aussi été posée et le ballastage terminé.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

Le pont traversant les NARROWS, mentionné dans mon dernier rapport, a été terminé en décembre dernier, ainsi que le terrassement sur toute la longueur de l'embranchement. Il restait à la fin de l'exercice, à poser une partie de la voie et à terminer le ballastage.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Le ballastage de cet embranchement est très avancé. On est à prendre des mesures pour la construction de gares devant servir à la fois aux voyageurs et aux marchandises à Millerton et à Indiantown.

Cet embranchement s'étend depuis Derby, sur la ligne-mère, jusqu'à Indiantown, sur la rivière Miramichi, distance de 13 milles. On est à poser la voie.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef, Moncton, N.-B.

 CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

MONCTON, N.-B., 15 septembre 1885.

CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

A. Nombre de locomotives et wagons de différentes classes.

B. Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif des frais de traction par mois.

E. Etat général de la dépense du département des machines.

Pendant l'exercice, il a été acheté au compte du capital deux voitures de première classe, un wagon-plateforme, et 450 wagons à charbon de 20 tonneaux. Il a été reconstruit 2 wagons-plateformes, 320 wagons-basculés, modèle amélioré, de 6 tonneaux, pour remplacer un égal nombre de wagons-basculés condamnés.

Le matériel roulant est en général en bonne condition.

SERVICE DE L'EAU.

A West-Cock, Spring-Hill et Stellarton, des réservoirs de cinquante mille gallons ont été construits, ceux de West-Cock et de Spring-Hill sont servis par des pompes à vapeur, et celui de Stellarton est alimenté par le système de gravitation.

Ces réservoirs ont coûté environ \$6,300.

Il est question de construire des réservoirs de 50,000 gallons à Campbellton, Sainte-Flavie, L'Islet, Sainte-Héloïse, Welford et Hampton. Quand ces réservoirs seront terminés le service de l'eau sera beaucoup meilleur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.

		Voitures et wagons de différentes classes.																	
		Locomotives.	Avoyeurs, 1re classe.	Avoyeurs, 2e classe.	Wag. poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Ferries.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 16 et 20 tonnes.	Wagons-bancals—5 et 6 tonnes.	Gondoles—20 tonnes.	Wagons à houille—20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à aléons.	Rangers.	Total.	
Disponibles au 1er juillet 1884.....	163	68	75	17	26	48	1,456	69	1,439	595	782	.....	4,578	30	10	20	60	.....
do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	163	68	75	17	30	51	1,457	72	1,441	595	783	.....	4,689	30	10	20	60	.....
Achetés au compte du capital .....	.....	2	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wagons à messageries et à bagage transformés en fourgons.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, 30 juin 1885.....	163	70	75	17	26	55	1,457	72	1,442	595	783	.....	5,042	30	10	20	60	.....
Condannés, 1er juillet 1884.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total condannés .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Moins—Reconstruits .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condannés, 30 juin 1885.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ajoutez—En état de service et en réparation	163	69	73	17	25	50	1,435	68	1,359	595	780	.....	4,921	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du matériel, 30 juin 1885.....	163	70	75	17	26	55	1,457	72	1,442	595	783	.....	5,042	.....	.....	.....	.....	.....	.....

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.					Chasse-neige.	
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag-poste, et à bagage.	A marchan-dises.	Total.	Moyenne, voyageurs		Moyenne, marchan-dises.
1884—Juillet.....	89,319	230,159	390,506	180,562	3,247,098	3,818,166	6.57	14.11	.....
Août.....	87,842	219,114	400,425	167,665	3,197,679	3,765,759	6.46	14.60	.....
Septembre.....	86,977	219,196	374,560	168,350	3,208,918	3,751,848	6.70	14.64	.....
Octobre.....	83,000	262,402	343,794	160,835	3,971,136	4,475,765	6.08	15.13	.....
Novembre.....	75,495	261,108	299,896	148,442	3,866,950	4,314,388	5.93	14.80	.....
Décembre.....	72,156	252,252	299,751	154,033	3,380,736	3,834,520	6.28	13.40	4.463
1885—Janvier.....	71,228	236,450	286,962	148,678	2,965,531	3,401,171	6.11	12.54	7.584
Février.....	65,043	220,266	237,513	135,596	2,776,434	3,149,543	5.73	12.60	14.347
Mars.....	68,754	242,002	277,583	144,226	3,235,965	3,656,874	6.12	13.36	11.857
Avril.....	72,242	310,284	322,615	154,179	4,419,452	4,896,246	6.60	14.24	3.748
Mai.....	68,449	265,811	288,389	140,094	4,024,460	4,452,943	6.25	15.06	.308
Juin.....	80,546	250,162	310,231	162,612	3,611,127	4,073,970	5.74	14.43	.448
Total.....	915,051	2,969,206	3,632,245	1,855,262	41,903,686	47,591,193	6.22	14.11	42.755

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives, Miles.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.			
			Tonnes de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1884—Juillet.....	35,331	383,784	9,561	27,306	11,272	6,670	5,580	7-11	2-94	1-74
Août.....	34,530	369,408	9,439	26,529	12,826	6,618	5,724	7-18	3-47	1-79
Septembre.....	34,252	364,477	9,486	25,370	12,803	6,667	5,830	6-96	3-46	1-83
Octobre.....	40,099	416,562	11,687	26,637	14,188	7,429	6,285	6-39	3-41	1-78
Novembre.....	40,064	408,566	11,637	24,826	12,994	6,580	6,380	6-10	3-18	1-61
Décembre.....	40,654	403,899	11,409	24,984	12,687	7,005	6,327	6-19	3-14	1-73
1885—Janvier.....	40,288	3 4 749	11,539	23,948	11,581	6,533	6,548	6-07	2-93	1-65
Février.....	41,163	379,986	11,218	24,681	11,459	5,989	6,613	6-50	3-02	1-58
Mars.....	47,443	423,601	12,812	25,530	12,539	6,701	6,616	6-03	2-96	1-5
Avril.....	49,275	477,550	13,049	31,069	13,070	7,439	6,121	6-51	2-74	1-57
Mai.....	40,121	409,471	10,441	25,755	12,382	7,196	5,712	6-29	3-00	1-76
Juin.....	38,065	404,874	10,037	26,900	12,454	7,131	5,553	6-64	3-08	1-76
Total.....	481,325	4,836,927	132,015	313,635	149,955	82,008	6,114	6-48	3-10	1-70

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1884 jusqu'au 30 juin 1885.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Gages des mécaniciens et chauffeurs.		Combustible.		Huiles, suif et cêbir.		Réparations.		Eau.		Divers, y compris re-mises des locomotives et personnel du département des machines.		Total.		Moyenne du coût par 100 milles parcourus.							
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	Gages	Combustible.	Huiles, suif et cêbir.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
1884—Juillet	383,784	14,865 23	24,691 34	4,122 15	15,789 60	1,184 19	2,967 48	63,609 99	3 99	6 4	1 06	4 11	0 31	0 78	16 58									
Août.....	369,408	13,635 13	22,788 97	4,054 05	12,302 29	2,184 09	3,637 33	58,601 86	3 69	6 16	1 09	3 34	0 59	0 99	15 86									
Septembre	364,477	13,967 01	23,040 81	3,896 70	18,589 70	1,443 55	3,797 95	64,735 72	3 83	6 34	1 06	5 10	0 39	1 04	17 76									
Octobre	416,562	15,895 45	30,275 71	4,492 63	18,486 10	1,834 99	4,535 55	75,220 43	3 81	7 27	1 08	4 44	0 37	1 09	18 06									
Novembre	408,566	15,361 85	31,501 43	4,424 47	18,708 05	4,297 74	3,770 66	78,064 20	3 76	7 71	1 08	4 55	1 05	0 92	19 10									
Décembre	403,899	15,563 68	20,351 25	4,528 99	14,350 72	2,976 80	4,672 97	63,444 41	3 85	5 04	1 13	3 55	0 74	1 16	15 46									
1885—Janvier.....	394,749	16,109 83	21,345 23	3,333 51	10,447 72	2,268 05	3,320 94	56,815 28	4 08	5 42	0 84	2 65	0 57	0 84	14 40									
Février.....	379,986	15,086 67	20,136 61	2,882 87	8,332 58	1,280 66	1,729 30	49,448 69	3 97	5 30	0 76	2 19	0 34	0 45	13 01									
Mars.....	423,601	16,009 15	21,977 17	3,317 45	9,378 59	3,139 51	3,123 29	56,945 16	3 78	5 19	0 78	2 21	0 74	0 74	13 44									
Avril.....	477,550	18,750 06	24,361 62	3,628 61	9,456 38	1,642 08	2,717 22	60,555 97	3 92	5 10	0 75	1 99	0 34	0 59	12 68									
Mai.....	409,471	16,272 75	18,756 49	4,354 48	12,316 49	1,077 49	3,510 74	56,282 44	3 97	4 58	1 06	3 01	0 26	0 86	13 74									
Juin	404,874	15,225 75	17,360 02	3,871 38	8,839 88	1,669 00	2,576 70	49,542 73	3 76	4 29	0 96	2 18	0 41	0 64	12 24									
Total....	4,836,927	186,732 56	276,580 65	46,907 29	165,998 10	24,688 15	40,360 13	732,366 88	3 86	5 72	0 97	3 25	0 51	0 83	15 14									

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour
l'exercice terminé le 30 juin 1885.

	\$	cts.
Nombre de milles parcourus par les trains.....	3,992,506	
do locomotives.....	4,836,927	
do wagons.....	47,591,193	
do chasse-neige.....	42,755	
 Frais de traction.....		732,266 88
 Le coût des réparations :		
Réparations aux voitures à voyageurs.....		56,318 80
do wagons-poste, des messageries et à bagage.....		20,353 40
do do à marchandises et fourgons.....		197,650 68
Huile et chiffons.....		26,978 61
Divers.....		181 74
 Les frais de fraction par 100 milles parcourus par les trains.....		18 34
do do do locomotives.....		15 14
do do do voitures et wagons.....		1 54
 Le coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par les trains.		6 87
do do do locomotives.....		5 67
do do do voitures et wag.		0 57
 Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....		0 68
do do do locomotives.....		0 56
do do do voitures et wagons ...		0 06
 Le coût des réparat. aux voitures et wagons à voyag. par 100 milles parcourus par eux.		1 46
do des répar. aux wagons-poste, à bagage et des mess. p. 100 milles parcourus par eux		1 09
do do à marchandises et fourgons par 100 milles parc. par eux...		0 47

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
7,820 65	Appointements du mécanicien-chef, et du commis, frais de bureau et de voyages	7,838 37
175,444 71	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	186,732 56
265,551 75	Combustible	276,580 65
50,232 96	Huile, suif, chiffons et menus articles	46,907 29
178,909 93	Réparations aux locomotives, tenders et outis à locomotives.....	156,998 10
38,702 29	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	24,688 15
40,500 20	Divers.....	32,521 76
757,162 49		732,266 88

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2.)

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
62,522 38	Réparations aux voitures à voyageurs	56,318 80
18,203 49	do wagons-poste, à messageries et à bagage	20,353 40
181,146 73	do wagons à marchandises et fourgons	197,650 68
177,628 79	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	194,029 06
33,097 86	Huile, chiffons	26,978 64
42,441 72	Menus articles et combustible	45,531 65
16,174 94	Divers	14,704 08
531,215 91		555,566 31

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Années précédentes.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
3,804 73	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages	4,911 35
280,153 41	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	300,441 53
18,770 54	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement....	55,788 79
46,968 78	Traverses	41,665 65
38,792 39	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneige, clôtures, etc.....	71,307 08
6,686 48	Réparations aux quais.....	13,419 67
105,929 71	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions.....	90,061 48
15,738 56	do chasse-neige, outillage, etc.....	17,988 91
41,660 32	Enlèvement de la glace et de la neige	58,081 15
2,296 26	Divers	3,939 47
560,801 18		657,605 08

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Années précédentes.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
254,396 66	Appointements des chefs de gares, agents, commis, opérateurs de télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	260,440 86
71,476 44	Combust., huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais.....	67,446 28
325,873 10	Divers	327,887 14

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

FRAIS GÉNÉRAUX.—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
63,016 07	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages.....	65,415 42
19,448 87	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages.	20,392 93
17,083 30	Domages causés.....	10,025 41
22,566 09	Passages d'eau.....	21,311 67
2,261 93	Télégraphe (non compris les appointements des opérateurs) ..	4,346 87
31,107 32	Divers, impressions, annonces, etc.....	25,982 76
15,893 12	Frais d'agence.....	13,855 10
171,376 70		161,330 16
400 00	Crédit spécial—Madame E. C. Ennis, indemnité pour blessures reçues par feu son mari, E. C. Ennis.....	
171,776 70		161,330 16

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL, exercice terminé le 30 juin 1885.

Av.

DT.	1884.	1885.	1885	1885			
30 juin.....	Balance.....		\$ cts 837,520 91	30 juin....	Livraisons durant l'année..... Vieux matériel vendu.....	\$ cts. 1,122,839 31 69,483 56	\$ cts. 1,192,322 87
30 juin. ...	Achats durant l'année..... Main-d'œuvre..... Frais des autres départements... Bordereaux de paie.....	766 090 31 41,344 01 268,538 79 12,613 12			Balance— Matériel ordin., y comp. combust. Frais de fer et d'acier, items, etc Matériel de seconde main, en état de service..... Vieux matériel à vendre.....	413,984 87 126,400 06 58,454 35 125,935 00	723,784 27
			1,078,586 23				1,916,107 14
			1,916,107 14				1,916,107 14

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONGION, N.B., 30 juin 1885.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT.

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1885.

AV.

	\$	cts.	\$	cts.
Caisse			33,935	91
Matériel en général—				
Matériel ordinaire, y compris combustible	412,994	87		
Rails en fer et en acier, et attaches	125,400	05		
Matériel de seconde main, en état de service.	58,454	35		
Vieux matériel à vendre	125,935	00		
Stations	723,784	27		
Loyers	77,242	14		
Assurances contre les accidents	1,496	69		
Fret non réclamé	16,560	83		
Chemin de fer du Grand-Tronc, compte général.	272	21		
do do du trafic	9,561	44		
do do	8,045	47		
Chemin de fer Windsor et Annapolis, nouv. compte	862	08	17,596	91
do do vieux	6,684	46		
Chemin de fer de Spring-Hill et Parrsboro'	15,893	35	7,546	54
do des Comtes de l'Ouest, compte général.	1,657	42	3,161	99
do do du trafic				
Chemin de fer d'embranchement de Windsor.	17,550	77		
do de l'île du Prince-Edouard	545	95		
do de Saint-Martin et Uplham	2,486	13		
do de l'embranchement d'Elgin	4,107	39		
do de l'embranchement de l'Elgin	728	0		
do Canadien du Pacifique, vieux compte	122	70		
Chemin de fer Canadien du Pacifique	3,961	59		
Chemin de fer de l'embranchement d'Oxford.	12,324	80		
do d'Halifax et du Cap-Breton	1,546	82		
do de l'embranchement de Chatham	1,565	27		
do de la N.-Ecosse, ou Prolongement Est	2,158	27		
do Québec-Ontari	879	07		
do Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	174	18		
do d'embranchement de Caraquet	75	50		
do du N. Brunswick et de l'île du P.-E.	20,501	93		
Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	634	84		
Grande Ligne de l'Est	2	00		
Cie houillère d'Acadie	3,221	77		
A reporter				

A reporter.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—Fin.
 BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1885.—Fin.

DT.

Report	\$ cts.	\$ cts.	Report	\$ cts.	\$ cts.
Cie houillière Intercolonia'e	700 48				
do de Vale	232 35				
Cie d'acier du Canada	22,033 09				
Cie de messagerie Internationale	1,481 88				
Cie de raffinage de sucre de Moncton	9,445 18				
Cie de filature de coton d'Halifax, garage	11,863 38				
Cie canadienne de machines et de locomotives	30 50				
Cie de filature de coton de Moncton	790 53				
Cie de wagons-palais Pullman	281 45				
Laminaires de Goldbrook	1,967 41				
Gaëlette "Mary Jane"	71 30				
Gare de Bloomfield	25 21				
Emb. pour houille	65 84				
Gare de Weldford	55 00				
Gare de Sainte-Luce	80 00				
Gare du Bic	22 00				
Gare de Saint-Arsène	27 00				
Cie de wagons Nationale	8 00				
Steamer "Conest"	1,348 75				
Dragueur "Canada"	82 50				
Steamer "Admiral" et propriétaires	1,079 86				
Comptes des ministères —					
Ministère des postes	53,133 57				
do de la milice	7,223 23				
do de l'agriculture	136 53				
do de l'intérieur	147 70				
Félicitancier de Dorchester	0 53				
Comptes individuels					
	59,641 36				
	18,394 56				
	1,083,958 99				
					1,083,958 99

THOMAS WILLIAMS,
 Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

	1885.	1884.
Milles de chemin de fer en exploitation.....	861	840
Milles parcourus par les locomotives.....	4,828,927	4,407,655
do trains.....	3,992,506	3,653,961
do par les wagons.....	47,591,193	41,741,080
	\$ cts.	\$ cts.
Recettes, par mille parcouru par les locomotives.....	48 96	53 40
do de la voie, par mille.....	2,750 47	2,801 96
	Pour cent.	Pour cent.
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	29·98	32·29
do do du fret do ...	64·04	61·67
do do d'autres sources do ...	5·98	6·04
Dépenses par mille parcouru par les locomotives.....		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·86	3·98
Combustible.....	5·72	6·02
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	·97	1·14
Réparations aux locomotives.....	3·25	4·06
Eau et réparations aux réservoirs.....	·51	·88
Divers.....	·67	·92
Total.....	14·98	17·00
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef.....	·16	·18
	15·14	17·18
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	15·14	17·18
Dépenses des wagons do do	11·49	12·05
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les loco.	13·59	12·72
Dépenses des stations do do	6·78	7·39
Frais généraux do do	3·33	3·90
	50·33	53·24
Wagons, par mille.....	·14	Cr. ·05
Total, par mille parcouru par les locomotives... ..	50·47	53·19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains.....	18·34	20·72
Dépenses des wagons do do	13·92	14·54
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	16·47	15·31
Dépenses des stations do do	8 21	8·92
Frais généraux do do	4·04	4·70
	60·98	64·23
Wagons, par mille.....	·17	Cr. ·06
Total, par mille parcouru par les trains.....	61·15	64·17
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer....	\$2,835 63	\$2,791 16

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer

(Ce tableau est compilé conformément aux dispositions

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
2 juillet..	4.45 p.m.		Garage		P. Fogarty	34
4 do ...	2.00 p.m.		do	C. Upham	M. Tobin	98
5 do ...	8.10 a.m.	Spécial.	Fret	James Daley.....	G. Milne.....	127
10 do ...	6.55 p.m.	do ..	Ballastage	A. Moreau	J. Valcourt	76
12 do ...	5.25 p.m.	do ...	Fret	C. B. Humphrey	Neil McLean.....	37
14 do ..	9.00 a.m.	do ...	do	Geo. Logan	F. Probert	67
15 do ...	9.12 a.m.	41	do	F. Dumond	A. Sharp	140
17 do ...	9.10 a.m.	40	do	A. McPherson	E. S. White.....	138
19 do ...	2.35 p.m.	41	do	D. Morin	Jas. Scott	111
22 do ...	2.24 p.m.		Garage.....		P. Fogarty	34
24 do ...	11.47 p.m.	45	Fret	B. Walker.....	S. Jolivet	45
25 do ...	11.00 a.m.	Spécial.	Ballastage.....	E. S. Vye	W. E. Turner	143
26 do ...	10.25 p.m.	do ...	Fret	C. A. Atkinson	J. McQuiggan	20
27 do ...	7.00 a.m.	do ...	do		Stratton J. Cook	144, 41
30 do ...	3.30 p.m.	do ...	do	Geo. Logan	B. Cook.....	7
30 do ...	9.50 a.m.	18	do	J. W. Miller.....	G. Feetham	9
31 do ...	12.00 p.m.	Spécial.	Train chargé de rails.	Albert Davison.....	Samuel Wilson	44
9 août... 12.20 p.m.		20	Fret.....	Geo. W. McCully.....	— McCarthy.....	145
11 do ...	8.20 p.m.	Spécial.	Spécial.....	N. McPherson	D. Pineo.....	66
14 do ...	8.35 p.m.	33	Express.....	F. Derouin	G. Cameron	133

INTERCOLONIAL.

Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

de l'Acte des chemins de fer, 1868, 31 Vic., chap. 68, sec. 43.)

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	Wm. Fogarty...	Employé..	Blessé un doigt en attelant des wagons.	Légèrement meurtrie.	
Richmond	Wm. Hinch.....	do ...	Ecrasé la main en attelant des wagons.	Sérieusement meurtrie.	
Painsec	John Carroll ...	do ...	Blessé la main en attelant des wagons.	do	
Embranchement de St-Charles.	Alf. Bégin	do ...	En montant sur le convoi à ballast est tombé entre les wagons.	1 bras et 1 jambe fracturés, tête gravement fendue.	
Garage Dickey..	Mr. Hunter.....		Le convoi frappa la plateforme.	Fendu la tête....	
Garage Miller...	Sedley Johnson	Employé.	En garant	Meurtrie légèrement.	
2 milles à l'est de Causapsal.	Samuel Dupère	do ...	Un convoi frappe le char à bras sur lequel il se trouvait.	Fracturé la jambe, fendu la tête et meurtri un bras.	
Emb., pour houille Rimouski.....	Chs. Campbell.	do ...	En attelant des wagons..	Bras écrasé.	
Moncton.....	— Martin (petit garçon.)		Trouvé entre la ligne principale et le garage.	Jambe fracturée.	
Saint-Philippe de Néri.	C. Myshrall....	Employé.	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Charlo	E. Sandon	do ...	Tombé dans le ponceau en faisant le tour de la locomotive.	Bless. aux jamb.	
1 mille à l'ouest de Weldford.	Alex. McIntyre.	do ...	Pied pris dans le contre-rail.	Entorse à la cheville du pied...	
Moncton	James Reed.		Essayant de traverser devant un convoi.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Rampe de la rivière Philippe.	M. Lockhart....	Employé..	Essayant de monter sur un convoi.	Blessure au genou.	
Garage Malcolm.	H. R. Black		Descendant d'un convoi en mouvement.	Jambe fracturée.	
Moncton	G. McElhenny.	Employé..	En attelant des wagons..	Main meurtrie....	
Nappan	W. Marshall....	Employé..	En attelant un wagon à la locomotive.	Blessure au dos..	
New Mills	Benj. Peterson.	do ...	En déchargeant du plâtre	Doigt broyé.....	
Trois-Pistoles....	Jas. McMillan .		Essayant de traverser devant un convoi, fut frappé par la locomot.	Bras fracturé et tête fendue.	
	Théo. Bélanger (enfant.)	do ...	Frappé par un convoi, se tenant sur la voie.	Blessure légère..	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
1884.						
18 août ...	3.00 a.m.	.....	Garage	C. Caudle, maître de s.	John Leonard	95
20 do ...	9.20 p.m.	Spécial.	Fret	J. W. Henderson.....	N. Sinclair	108
23 do ...	2.00 p.m.	do ...	do	Wm. Crockett.....	Geo. Manning	37
25 do ...	10.00 a.m.	.....	Garage .....	.....	J. McDermott.....	99
26 do ...	11.00 a.m.	.....	do .....	.....	R. James.....	100
29 do ...	6.10 p.m.	Spécial.	Ballast	A. Boucharde	Jas. Valcourt.....	16
1er sept.....	.....	do ...	Charbon	A. B. Vance.....	— Ferguson	125
2 do ...	9.35 p.m.	44	Fret	G. Maxwell	J. Miller.....	1
2 do ...	8.00 a.m.	42	do	D. Morin	Jas. Scott	6
3 et 4 do ..	Ent. 11 p.m. et 4 a.m.	.....	.....	.....	.....	.....
3 et 4 do ..	do ...	.....	.....	.....	.....	.....
5 do ...	8.00 p.m.	Spécial.	Fret	J. B. Chatigny.....	J. G. McDonald	103
6 do ...	10.20 p.m.	9	Express	Jas. Millican.....	A. Donald.....	150
13 do ...	11.00 p.m.	44	Fret.....	H. Aubin.....	N. Parcau.....	17
14 do ...	12.21 a.m.	39	do	M. Cummings	S. Wilson	44
20 do ...	2.50 p.m.	Spécial.	Ballast	E. S. Vye	P. H. Moore	138
20 do ...	.....	do ...	Fret.....	A. Chamberland.....	L. Boulé.....	117
24 do ...	.....	do ...	do	do	— Bernier	30
26 do ...	7.00 a.m.	36	Omnibus.....	N. McDougall	W. D. Martin	42
5 oct.....	3.30 p.m.	.....	Garage.....	.....	Jas. Langlois.....	14
6 do ...	4.90 p.m.	.....	do .....	.....	A. E. White	18

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident	Verdict du coroner.
Truro	Jas. Whalley...	Employé..	En attelant des wagons.	Bles. à la cuisse.	
Canaan	Geo. McGinn...	do ...	do	Bras brisé	
4 milles à l'ouest de Berry's Mills	— Turner (enfant).	.....	Était assis à côté de la voie, fut frappé par le convoi.	Blessures légères	
Moncton	Joseph Fenton.	Employé..	En attelant des wagons.	Doigt écrasé.....	
Saint-Jean.....	Chas. James ...	do ...	do	Poitrine broyée..	
3 milles à l'est de la Pointe-Lévis	Philéas Guay...	do ...	Un convoi frappe le char à bras sur lequel se trouv.	Légère blessure..	
Garage Drummond.	A. B. Vance ...	do ...	A glissé en descendant du fourgon.	Bles. à la jambe.	
Saint-Fabien ...	Auguste Rioux.	do ...	En attelant des wagons.	Bras écrasé.....	
Saint-Arsène...	Henri Michaud.	do ...	En déchargeant du rret, une barrique de mélasse roule sur lui.	Bles. au corps...	
Près Norton.....	Ths. Nickerson.	.....	Couché sur la voie enivrée.	Pied coupé	
do	Wm. Hogan....	do ...	do	Fatal	Mort accidentelle.
½ mille à l'est de Cedar Hall.	Baptiste Dubé.	Employé..	Tombé à bas d'un wagon.	Légères bles.....	
Thomson	Sedley Johnson	do ...	Supposé être couché sur la voie, frappé par le convoi.	Fatal	do
Sainte-Luce	Aug. Courbron	do ...	Marchant aut. du conv., tombe dans un ponceau	Bles. au genou...	
Weldford.....	Albert Hope....	do ...	Tombé du wagon fermé sur le bout de la barre d'attelage.	Bles. à la jambe.	
3 milles à l'ouest de New Mills.	Benj. Braham...	.....	Tombé entre des wagons	Bras coupé.....	
Sainte-Anne.....	E. Jean	Employé	En attelant des wagons.	1 doigt écrasé...	
L'Islet	F. Beaubien ...	do ...	Glissé en ôtant les ser.-fr.	Bles. au genou...	
Rés. de Charlo	Mme Taylor ...	Voyageur.	Wagon de 1re classe renversé pas une lisse cassée.	Fig. égratignée. Côté brisé	
	Mr. Metzler.....	do ...		1 doigt coupé....	
	Dr. Harris.....	do ...			
Chaudière	J. St. Ange.....	Employé..	En attelant des wagons.	Main prise, partie du doigt enlevée.	
Moncton.....	G. Armstrong.	do ...	do	Main déchirée....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
7 oct.....	6.30 p.m.	Spécial.	Fret.....	J. H. Henderson	Geo. Manning	20
10 do .....	.....	do ..	do	W. M. Thomson.....	N. Sinclair	37
11 do	10.00 a.m.	19	Express	E. C. Davidson.....	J. McDowell.....	72
16 do	2.15 p.m.	Spécial.	Fret.....	John Casey	J. Cook	127
23 do	1.00 a.m.	.....	do	C. Quimper.....	J. Oakleaf.....	2
20 do	10.15 p.m.	.....	do	Geo. Logan	J. Ferguson	97
24 do	8.50 p.m.	.....	Garage.....	.....	M. White	18
28 do	4.30 p.m.	.....	Fret.....	E. S. Vye	J. Rolston.....	142
28 do	9.20 a.m.	.....	do	E. Walker	W. Brock	77
3 nov.....	5.00 p.m.	.....	.....	.....	.....	.....
6 do	4.30 a.m.	Spécial.	Wagons-voyag.	T. Bouchard	J. Miller.....	1 {
6 do	12.00 midi	.....	.....	.....	.....	.....
7 do	7.00 a.m.	14	Omnibus.....	W. H. Donkin	G. Feetham	56
7 do	6.23 p.m.	12	Fret	R. A. Rannie	W. J. Hunter.....	48
10 do	2.40 p.m.	11	do	A. W. Melick	Geo. McAuley	51
11 do	1.45 a.m.	31	Express	A. E. Olive	J. Brownell.....	148
11 do	7.00 a.m.	.....	.....	.....	.....	.....
11 do	8.30 a.m.	Spécial.	Fret.....	G. Langlais	A. J. Sharp.....	146
17 do	2.05 p.m.	11	do	A. W. Melick	S. Watson	51
19 do	3.15 p.m.	31	Express.....	E. McKenna	C. E. Sawyer	133
22 do	9.00 p.m.	.....	.....	.....	J. Robert	8
23 do .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Derby	W. B. Thomson	do	En attelant les wagons...	Main broyée.....	
Newcastle	John B. Cook..	do	Garage.....	Entorse à la cheville du pied.	
Truro	J. A. McDonald	Voyageur.	Descend d'un wagon où embarqué par méprise.	Fracture et dislocation de la chev. du pied, causant l'infirmité.	
Memramcook	M. Connolly.....	Employé..	Abaisant le sémaphore.	1 doigt écrasé....	
Sainte-Flavie.....	Chas. Lepage...	do	En courant pour embarquer sur le train, est tombé.	Fracture du bras	
Bedford	Wm. Sweeney.....	.....	Etendu sur la voie.....	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton.....	Jas. Lockhart.	Employé..	Attelant des wagons.....	Jambe broyée....	
Emb pour houille	S. Hillson	do	Tombé du wagon	Blessures à la jambe.	
Lévis.....	A. B. Dionne...	do	En attelant des wagons.	Estomac écrasé	
Richmond	Hedley Walker	.....	En entrant dans le hangar à fret sur le quai, est tombé à l'eau.	Noyé	do
Entre le Bic et Rimouski.	Ovide Perron... — Lefèvre.....	Employé..	Tombés dans les débris.	Légèrem. blessé. Epaule disloquée.	
Cour de Truro...	Wm. Lee (enfant)	do	Jouant avec d'autres enfants autour des wagons, la tête prise et écrasée.	Fatal	
Enfield	Thos. Johnson.	Employé .	La main prise dans la porte du wagon.	Blessure au doigt	
Rothesay	John Henderson	do	Sautant hors du convoi..	Entorse à la cheville du pied.	
Nauwigewauk ...	Fred. Palmer...	do	En déchargeant du fret..	Entorse au poignet.	
Moncton.....	P. C. Ayer	do	En attelant des wagons..	Main broyée.	
Saint-Jean	Wm. Kelly	do	En déchargeant du bagage, tombé sur la voie	Légères blessures au côté.	
Sainte-Flavie.....	— Couillard	do	En attelant des wagons..	Perte de l'extrémité de 2 doigts	
Hampton.....	Irvine Deacon .	do	Tombé entre les wagons, le train passa sur lui.	Fatal	Mort accidentelle.
Trois-Pistoles....	Achille Rioux...	.....	Essayant d'ôter une planche de la voie, lancé contre une pile de bois de service.	do	do
Moncton	H. Wright	Employé..	En attelant des wagons.	Poitrine broyée..	
Truro	Jas. Sutton.....	do	Tombé hors du train	Coupure à la tête	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
3 déc...	3.30 a.m.	Spécial.	Fret.....	G. Margeson.....	J. Ferguson.....	35
4 do ...	2 00 p.m.		Garage.....		J. W. Boyd.....	95
9 do ...	3.00 p.m.		do.....		A. LaCroix.....	96
10 do ...	4.15 p.m.		do.....		E. Tobin.....	85
19 do ...	9.00 p.m.	Spécial.	Fret.....	E. S. Watts.....	I. Grattan.....	114
19 do ...	11.20 p.m.		do.....	L. J. Paulet.....	I. Oaklef.....	2
22 do ...						
23 do ...	Jour.....	2	Express.....	G. H. Trueman.....	S. Trider.....	58
23 do ...		39	Fret.....	M. Cummings.....	T. Ashe.....	86
23 do ...	5.30 a.m.	Spécial	do.....	A. V. Fiola.....	D. Gallan.....	28
23 do ...	do ...	do ...	do	do	do	28
24 do ...	11.15 p.m.	do ...	do	J. Daucett.....	J. McGuigan.....	47
27 do ...	7.40 a.m.	34	Express.....	Thos. Corbett.....	J. Brownell.....	152
31 do ...		Spécial.	Fret.....	R. W. Vye.....	N. McLean.....	160
2 janv...	12.45 p.m.	Spécial.	Fret.....	F. Bellemere.....	O. Jolivet.....	45
13 do ...	9.40 p.m.	47	do.....	F. Derouin.....	A. Doig.....	3
19 do ...	12.35 p.m.	41	do.....	M. Audet.....	W. Bastain.....	154
20 do ...	2.35 a.m.	33	Express.....	P. Corbett.....	I. Brownell.....	152
24 do ...	12.30 p.m.	Spécial.	Fret.....	I. Craigie.....	I. Probert.....	39
26 do ...	9.40 p.m.	do	do.....	W. M. Thompson.....	James Cooke.....	141
2 fév...	11.30 p.m.	24	do.....	John Casey.....	D. A. Cameron.....	79
2 do ...	3.20 a.m.	Spécial.	Train à neige.....		S. Prider.....	58
2 do ...	8.00 p.m.	4	Omnibus.....	John Fayden.....	M. F. Jones.....	53
3 do ...	2.30 p.m.	45	do.....	Geo. Lévesque.....	A. Doig and P. Brenier	3 et 31

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Spring-Hill ...	Chas. Tupper...	Employé..	Tombe du tender en prenant du charbon.	Coupure à la tête	
Truro	Alex. Stevenson	do ...	En accoupl. des wagons.	Doigt écrasé.....	
Chaudière	Chas. Morency.	do ...	En faisant le garage, glisse et tombe.	Blessures internes.	
Richmond	E. M. Power ...	do ...	En accoupl. des wagons.	Biessures au pouce et à un doigt	
Rogerville.....	F. McClure.....	do ...	do	2 doigts d'enlevés.	
1½ mille à l'est du Petit Métis.	Anseline Turgeon.	do ...	Tombe du haut d'un convoi.	Fatal	Mort accidentelle.
Saint-Jean.....	R. Irvine.....	do ...	En sortant de la maison d'un employé, les marches ont cédé.	Blessures aux deux chevilles des pieds.	
Près Amherst...	Mlle Bella McDonald.	Voyageur.	Pendant qu'elle était dans le convoi.	Morte de causes naturelles.	
R. de Rogersville	F. Dixon.....	Employé..	Tombe d'un wagon fermé.	Blessures à l'estomac et à l'épaule.	
Trois-Pistoles ...	Geo. Beaubien.	do ...	Sauté de la locomotive en collision.	Jambe cassée. ...	
do ...	N. Handry	do ...	do	Blessé légèrement.	
½ mille à l'ouest de Berry-Mills.	W. Doyle.....	do ...	Tombe du convoi.....	Fatal	do
Newcastle.....	L. Conneil ...	do ...	En dételant la locomot.	Blessures graves à la tête.	
Près la rivière Barnaby.	J. Welsh.....	do ...	En mettant les freins, pivot cassé.	Blessures dans le dos.	
Saint-Alexandre	Louis Ruaist...	Employé..	En attelant des wagons.	Main écrasée.....	
Rivière-du-Loup	Chas. Soucy...	do ...	Tombe d'un wagon fermé	Blessures à la poitrine.	
Sayabec.....	Alphonse Dion.	do ...	En attelant des wagons.	Doigt écrasé. ...	
Newcastle.....	Wm. Gardner..	do ...	Tombe du tender	Blessures au côté et à l'épaule.	
Spring-Hill.....	N. Hopper.....	do ...	En attelant des wagons.	Blessures à un doigt.	
Bartibogue.....	Martin Haley...	do ...	do	Main écrasée.....	
Amherst.....	Martin Conelly	do ...	do	Main blessée.....	
Moncton.....	Wm. Arbing....	do ...	Frappé par un wagon plat	Epaule blessée légèrement.	
Près Shédiac ...	John Thompson	do ...	Convoi séparé, l'arrière s'est frappé à une locomotive.	Hanches blessées	
Saint-Pierre	P. Bernier	do ...	Tombe à côté de la locom.	Fatal	do

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1885.						
7 fév.....	8.40 a.m.	1	Express	D. Rutherford	I. H. Hunter.....	59
14 do ...	9.00 a.m.	Spécial.	Train à neige. ...	P. Bellemere.....	L. Langlois.....	16
14 do ...	9.00 a.m.	do	do	do	do	16
15 do ...	10.45 a.m.	do	Fret.....	W. Crocket.....	J. Gilfillan.....	91
16 do ...	4.10 a.m.	do	do	Jas. McDonald.....	Jos. Probert.....	8
21 do ...	7.35 p.m.	33	Express	Geo. Conturier.....	John McDonald.....	157
25 do ...	7.00 a.m.		Garage		I. J. Smith.....	26
26 do ...	5.10 a.m.	Spécial.		A. S. Piola.....	C. Walker.....	133
2 mars ...	11.50 a.m.	38	Fret.....	N. Merrill.....	J. Stratton	144
7 do ...	10.15 a.m.	Spécial.	do	E. L. Watts	{ J. Stewart, jeune..... E. Rushton.....	106 161
13 do ...	7.30 p.m.		Garage.....	H. Garrett.....	Wm. Lovitt	93
13 do ...	6.15 p.m.		do		J. McDermott.....	99
14 do ...	8 50 a.m.	16	Fret.....	J. W. Miller	H. McAuley.....	9
14 do ...	11.00 p.m.		Garage.....		Chas. McHugh.....	18
16 do ...	1.00 a.m.	Spécial.	Fret	A. Bernier.....	D. McQuarry	90
19 do ...	10.00 p.m.		Garage.....		P. Fogarty	27
22 do ...	6.45 a.m.	Spécial.	Charrue	C. B. Humphrey	{ Jno. Devereaux..... Jno. Cameron..... A. Sharpe.....	5 153 140
24 do ...	8.00 p.m.	do	do			
27 do ...	8 00 a.m.		Garage.....		R. James.....	48
27 do ...	11.50 a.m.	39	Fret.....	Jas. Daley.....	J. Morton	29
28 do ...	11.15 a.m.	50	do	L. Proulx.....	L. Boulé.....	117
28 do ...	7.00 p.m.	43	Train ordinaire..	— Aubin.....	W. Bastain	154
29 do ...	8 30 a.m.	Spécial.	Fret	A. Armstrong	John Gilker.....	163
2 avril ...	8.30 a.m.		Garage		P. Fogarty.....	101
6 do ...	12 30 a.m.	34	Express	A. McLellan.....	B. Lutes	147

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Shubenacadie....	Miss McGuire...	Voyageur.	Tombe du convoi en mouvement.	Blessure légère..	
Jonet'n Harlaka	Louis Brulot...	Employé.	Tombe du convoi	do	
do	Philias Gagné.	do	do	do	
Est de Canaan...	Albert Hope....	do	Tombe d'un wagon fermé	Fatal	Mort accidentelle.
Jonet'n Windsor	J. E. Blair	do	Tombe d'un convoi	Blessure au dos.	
Trois-Pistoles...	P. Gosselin.....	do	En attelant des wagons.	Fatal.....	Pas d'enquête.
Moncton.....	M. Wilcox.....	do	do	Hanche écrasée..	
Assemetquaghan Est.	{ C.Walkerand } { Joseph Rioux }	do	Collision entre deux convois spéciaux.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Nash's Creek ...	McLean.....		Frappé et traîné par le chasse-neige.	Pas de mal	
} Jonction de } Dalhousie....	C. Rushton.....	Employé.	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Richmond... ..	Jno. McEachern	do	do	do	
Moncton.....	Geo. Kidd.....	do	do	Main écrasée.....	
Polly Bog.....	John Pollock...	Employé..	Tombe d'un convoi fermé	Poignet démis et blessure à la hanche.	
Moncton	Geo. Oliver.....	do	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Partague	E. Dubé.....	do	En protégeant le convoi.	Pied gelé	
Moncton... ..	Chas. Smith ...	do	Frappé et tombe d'un wagon à bestiaux.	Cheville cassée et blessure au dos.	
} Assemetquaghan Est.	L. Levesque....	do	Chasse-neige et locomotive n° 5, hors de la voie et renversés.	Fatal	do
Station St-Jean.	Wm. Kelly	do	En sortant le bagage.....	Blessure à la main.	
Saint-Jean	Chas. James...	do	Glissé du marche-pied de la locomotive.	Jambe écrasée...	
Jonct. Dalhousie	J. Carroll.....	do	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Jonc. St-Charles	O. Fournier	do	A été frappé par le poteau de croisement.	Bras écrasé.....	
Sainte-Flavie ...	E. Dubé.....	do	En attelant des wagons..	Blessure à la main	
do	A. Michaud	do	do	do	
Moncton	S. Boyd.....	do	do	do	
Newcastle	John Milburn...	do	do	do	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1885.						
7 mars ...	10.15 a.m.	Spécial.	Fret	C. B. Humphrey	T. Wilkins	
8 do ...	8.30 a.m.		Garage		Thos. Scott	60
15 do ...	5.40 a.m.	12	Express	Y. G. Campbell	J. Clark	149
17 do ...	7.00 a.m.	52	Omnibus	J. McLeod	T. Scott	37
17 do ...	8.00 a.m.		Garage		— Mackie	14
17 do ...	3.33 p.m.	Spécial.	Fret	M. Cummings	D. McQuarry	28
19 do ...	12.30 a.m.	do	do	H. Drummond	N. McNeil	91
29 do ...	11.00 a.m.	do	do	J. E. Evans	T. Wilkins	53
30 do ...	7.35 p.m.	do	do	F. Morency	A. Doig	3
6 mai ...	1 10 p.m.	42	Omnibus	H. Aubin	Jos. Scott	146
6 do ...	1.35 a.m.	43	Fret	G. Maxwell	T. G. Scott	141
6 do ...						
18 do ...	10.00 a.m.	Spécial.	Fret	R. W. Vye	John Dalton	91
18 do ...	4.20 p.m.	20	Express	E. C. Davidson	J. McDowell	70
25 do ...	8.00 a.m.	38	Fret	P. Merrill	J. Stratton	144
28 do ...	7.20 p.m.		Garage		John Leonard	95
31 do ...	10.30 a.m.		do		Geo. Sears	94
1er juin ...	3 40 p.m.	4	Omnibus	J. McFadyen	M. F. Jones	51
1er juin ...		Spécial.	Fret	H. Gauvreau	J. Valcourt	131
3 do ...	9.00 p.m.		Garage		Chas. McHugh	18
4 do ...	4.00 a.m.	Spécial.	Fret	Jos. Paradis	J. Devereaux	108
7 do ...	5.30 a.m.		Garage		M. O'Brien	99
12 do ...	9.30 a.m.		do		P. Fogarty	101
13 do ...	11 30 a.m.		do		Jas. McDermett	99

INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroncr.
Derby	Jos. Holland ...	Employé.	Tomba en faisant un signal au mécanicien.	Bléssé au genou.	
Campbellton ...	E. S. Vye	do	En attelant des wagons.	Bléssé à la main.	
Sackville	— Talbot	Passager.	S'est poignardé lui-même	Passérieusement bléssé.	
Jonc. Dalhousie.	A. Nickerson...	Employé..	En attelant des wagons.	Bléssé à la main.	
Rivière-du-Loup.	— Pelletier	do	do	Poitrine écrasée.	
Beaver-Brook ...	A. McPherson.	do	Frappé par un morceau de torpille.	Jambe coupée....	
Newcastle-Est ...	H. Drummond.	do	L'échelle sur un wagon fermé se brisa.	Bras cassé et coude disloqué.	
Jonct. Chatham.	H. Atkinson ...	do	En attelant des wagons.	Main écrasée.....	
Saint-Alexandre	D. Fournier	do	do	Côté écrasé.....	
Sainte-Luce.....	H. Aubin	Employé..	En descendant d'un wagon fermé.	Entorse à la cheville.	
Cedar Hall.....	C. Caron	do	Une partie de la roue motrice se brisa et passa à travers le wagon.	Bléssé dans le corps.	
Hangar du term. en eau profonde, Halifax.	Thos. Kelly. ...	do	Portant une caisse de thé.	Clou dans la main.	
Newcastle.	— Tingley	do	En attelant des wagons.	Bless. à la main.	
Valley.	E. C. Davidson	do	Glissa et tomba.	Cheville brisée...	
Jonc. Dalhousie.	D. Haines.	do	Tomba d'un wagon fermé	Blessure au dos et à la cheville	
Truro	John Leonard.	do	Le tube indicat. se brisa.	Main échaudée...	
Campbellton ...	Thos. Brown ...	do	En attelant des wagons	Poitrine écrasée.	
Boundary Creek.	— Wilson	do	Essayé de monter sur un convoi.	Jambe cassée....	
Assemetquaghan	A. Michaud. ...	do	La chaîne du frein se brisa	Entorse au poignet.	
Moncton	H. Melouson ...	do	Pied pris dans la liasse. ...	Entorse à la cheville.	
Assemetquaghan	B. Dubé.	do	En accoupl. des wagons.	Bless. à la main.	
Moncton	M. Russell	do	Tombé du wagon.	Deux côtes brisées.	
do	Geo. Oliver ...	do	En accouplant des wgs.	Poitrine écrasée.	
do	Geo. Seamons.	do	do	Bras écrasé.....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N ^o du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N ^o de la locomotive.
18 juin.....		10	Express	Jas. Millican.....		
22 do ...	9.00 p.m.		Garage.....		Jas. Cole.....	18
24 do ...	1.45 p.m.	33	Express	J. Barry.....	A. Shickle.....	129
29 do ...	8.30 a.m.					
29 do ...	2.25 a.m.	Spécial.	Fret	J. E. Evans	Fred. Moore	5

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Salt-Springs	Un petit enfant, fille de madame J. A. McDonald.	Passager..	Morte sur le convoi	Cause naturelle.	
Moncton.....	F. Gayton.....	Employé.	En accouplant des wagons.	Blessure à la main.	
Lévis	S. Brosseau	Voyageur	Pris entre la clôture et le train.	Bras et clavicule brisés.	
Halifax.....	Robt. Gauld ...	Employé.	Un morceau de fer tombé du charriot.	Orteils écrasés...	
Bathurst.....	Fred. Robins ...	do ...	En accouplant des wagons.	Blessure à la main.	

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada, sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident	Verdict du coroner
1884.												
18 juillet.	8.40 p.m.	3	Train ordin.	S. McKay	H. Cummings. ...		Près Port-Mulgrave....	Wm. Levaugie.	.....	Marchant sur la voie, fut frappé par un con-voi.	Fatal	Accident.
16 sept.	6.00 p.m.	Spécial.	Ballast.	Jas. Holmes ...	R. Smith.		Près Antigonish.	R. McJeilan	do ...	Essaya de traverser la voie en avant du con-voi.	Blessure légère.	
20 déc.	10.30 a.m.	do ...	Charrre	M. F. PUNCH...	John Dunbar ...		Près Glendale-lock.	A. McInnis.	do ...	Marchant sur la voie, fut frappé par un con-voi.	Fatal	do

CLÔTURES.

Six milles de clôture en fil barbelé d'Everett ont été construits à la place de l'ancienne clôture formée en planches et en perches.

Des réparations considérables ont aussi été faites à l'ancienne clôture.

TRAVERSES.

Trente-neuf mille huit cent quatre-vingt-onze traverses ont été renouvelées.

NETTOYAGE, TRANCHÉES ET BALLASTAGE.

Les tranchées et les fossés latéraux ont été parfaitement nettoyés d'une extrémité à l'autre de la ligne. Trois mille quatre cents verges de ballastage ont été posées sur la voie dans les tranchées humides, et aux autres endroits où c'était nécessaire.

PONTS ET PONCEAUX.

Un nouveau pont sur chevalets a été construit sous le pont sur pilotis de Pine Tree et West River.

Trois petits ponceaux en bois de 2 x 2 ont été posés à la place de tuyaux de bois qui étaient insuffisants.

Environ 500 verges de blocaille ont été déposées pour protéger le remblai aux endroits où les eaux du printemps l'avaient endommagé.

On a construit un caisson de soixante pieds au ruisseau Brierly pour protéger le remblai.

BATIMENTS, ETC.

Une station de halte a été établie à Tracadie.

On a fait des réparations nécessaires à un nombre de stations et de plateformes. La voie a été bien entretenue et se trouve en bon état de service.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du ch. de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est.

Il se compose de :

- 9 locomotives,
- 6 voitures de première classe,
- 4 voitures de seconde classe,
- 4 wagons-poste, à bagage et messageries,
- 2 fourgons de conducteurs,
- 25 wagons fermés,
- 5 wagons pour les bestiaux.
- 70 wagons-plateformes.
- 150 wagons-basculés à charbon.

Deux des locomotives et deux des voitures de première classe ont été complètement réparées, aux ateliers du chemin de fer Intercolonial, et les autres ont été maintenus en bon état dans les ateliers de New-Glasgow.

Les autres locomotives auront bientôt besoin de réparations considérables; et le reste des voitures de voyageurs et à bagage devront être réparées et peinturées dans le cours de la prochaine année.

Grâce à un mauvais arrangement de certaines parties de la charpente sous les voitures à voyageurs, elles étaient très incommodes pour les voyageurs; on y a porté remède et elles portent très bien maintenant.

Le service de l'eau est dans le même état que l'an dernier, et comme je l'ai dit dans un rapport précédent, il faudra dépenser environ \$10,000 pour le mettre en bon état.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du ch. de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DT.

BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1885.

AV.

	\$	cts.	\$	cts.
Frais d'exploitation—				
Balance, 30 juin 1884.....	2,086	87	37,658	89
Frais de traction.....	18,621	87	25,522	75
Entretien des wagons.....	10,608	88	9,868	37
Entretien de la voie et des travaux d'art.....	25,411	18		
Dépenses des stations.....	8,537	74		
Dépenses générales.....	15,093	98		
Compte du capital.....			73,050	01
Caisse.....			5,001	32
Approvisionnements.....			155	89
Stations.....			388	63
Chemin de fer de l'Est.....			366	84
Chemin de fer de Boston et Maine.....				
T. Cooke et fils.....			2	43
D. Harrington.....			1	85
Morrison et Cie.....			5	00
S. E. Clay.....			1	11
Loyers.....			6	28
Cie de télégraphe <i>Western Union</i>			25	50
Cie Intercoloniale de messageries.....			35	00
Comptes des départements—			1,765	95
Milice.....			2,086	87
Postes.....			1,292,268	87
			1,375,152	06
			1,375,152	06

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.E., 30 juin 1885.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.
 COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Dépen.s.	Montant.	Recettes.	Montant.
	\$ cts		\$ cts
Frais de traction	(relevé n° 1).....	Transport des voyageurs	37,658 89
Depenses pour voitures et wagons	(do 2).....	do du fret.....	26,522 75
Entretien de la voie et des travaux d'art	(do 3).....	Malles et divers.....	9,868 37
Depenses des stations	(do 4).....		
Depenses generales	(do 5).....	Balance	73,060 01
			5,223 64
			78,273 65

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT-EST.

TRACTION—(Relevé n° 1).

	Exercice terminé le 30 juin 1885.	
	\$	cts.
Appointements du mécanicien en chef, commis, frais de bureau et de voyages.....	1,200	79
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	4,657	11
Combustible.....	4,437	75
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	1,506	10
Réparations aux locomotives, tenders et outils.....	6,737	44
Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.....	16	16
Divers.....	66	52
	18,621	87

G. G. BULLEY,

Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 4.—CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

	Exercice terminé le 30 juin 1885.	
	\$	cts.
Réparations aux voitures à voyageurs.....	1,534	00
do wagons-poste, à messagerie et à bagage.....	176	04
do wagons à fret et fourgons.....	2,146	78
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	4,882	83
Huile et chiffons pour emballage.....	432	29
Menus articles et combustible.....	1,023	83
Divers.....	413	01
	10,608	88

G. G. BULLEY,

Comptable et auditeur.

NEW GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	\$ cts.
Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	13,511 62
Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	937 09
Traverses.....	5,097 53
Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc.....	3,944 18
Réparations aux quais.....	78 05
do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements.....	145 18
do chasse-neige, outillage, etc.....	324 87
Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,249 15
Divers.....	123 53
	25,411 18

G. G. BULLEY,

Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	\$ cts.
Appointements des chefs de gare, agents, commis, opératens du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	6,902 83
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes.....	1,321 72
Divers.....	313 19
	8,537 74

G. G. BULLEY,

Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N^o. 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n^o 5).

	Exercice expiré le 30 juin 1885.	
	\$	cts.
Appointements du surintendant, chefs de trains, commis, et frais de bureau et de voyages.	4,181	90
Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, commis, et frais de bureau et de voyages.....	1,894	55
Annonces.....	288	53
Domages causés aux hommes, animaux et marchandises.....	85	37
Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes).....	45	75
Divers, y compris les passages d'eau.....	8,597	88
	15,093	98

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

AV.

COMPTÉ DU CAPITAL, 30 juin 1885.

Dr.

	1885.		1885.	
30 juin	Couté du chemin et de son équipement.....		30 juin	Gouvernement du Canada.....
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
		1,284,311 97	1,284,311 97	1,284,311 97
		<u>1,284,311 97</u>	<u>1,284,311 97</u>	<u>1,284,311 97</u>

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécaucien en chef de l'Intercolonial sur le matériel roulant et les états suivants préparés par le comptable et auditeur.

N° 1. Compte du capital.	
" 2. Compte du revenu.	
" 3. Frais de traction,	(relevé n° 1.)
" 4. Dépenses pour voitures et wagons,	(" 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art,	(" 3.)
" 6. Dépenses des stations,	(" 4.)
" 7. Frais généraux,	(" 5.)
" 8. Bilan général.	

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le coût du chemin et son équipement s'élevait au 30 juin 1884, à \$1,284,311.97. Il n'a été rien ajouté au compte de capital durant l'exercice.

Les bureaux généraux de ce chemin de fer se trouvent à New-Glasgow, et il est administré par un personnel stationné ici, sous la direction générale des principaux officiers du chemin de fer Intercolonial.

Les dépenses de l'exercice ont été de.....	\$78,273.65
Les recettes brutes ont été de	73,050.01
	<u>\$ 5,223.64</u>

Il est impossible d'établir une comparaison avec l'exercice précédent, parce que le gouvernement n'a pris possession de ce chemin de fer que le 9 janvier 1884.

Toute la ligne du chemin de fer et le matériel roulant ont été maintenus en bon état de service, et l'on a fait des améliorations considérables dans ces deux services pendant l'exercice.

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

L. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer du Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

La longueur de ce chemin est de 80 milles.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Une voie d'évitement de 950 pieds de long a été faite jusqu'à la fonderie de Matheson.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885 :

- N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elles 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 se sont élevées à.....	\$24,451 35
Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de.....	18,751 96
Recettes nettes.....	<u>\$ 5,699 39</u>

Les recettes brutes indiquent une légère augmentation, comparées à celles de l'an dernier :

1884-85.....	\$24,451 35
1883-84.....	23,018 93
Augmentation.....	<u>\$ 1,432 42</u>

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont été entretenus en bon état, et quelques améliorations ont été faites.

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

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dr. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1885.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
22,140 86	Entretien de la voie et des travaux d'art. (Relevé n° 1.)	18,751 96	8,126 22	Transport des voyageurs.....	7,869 73
			13,932 84	Transport du fret.....	15,621 75
			959 87	Malles.....	959 87
878 08	Balance.....	5,699 39			
23,018 93		21,451 35	23,018 93		24,451 35

R. B. BOGGS,
Comptable, E de W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

(RELEVÉ n° 1)—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts.
5,217 62	Réparations à la voie.....	6,403 98
3,210 05	Rails et attaches.....	472 26
6,844 22	Traverses.....	3,196 25
276 16	Ponts.....	193 09
108 93	Signaux.....	97 59
301 66	Ponceaux et garde-bestiaux.....	187 43
389 78	Bâtiments et plateformes.....	4,071 76
	Quai à Windsor.....	556 87
13 80	Cadenas d'aiguilles.....	6 90
3,803 48	Clôture.....	749 93
29 14	Wagons à bras et wagonnets.....	43 50
253 12	Outillage et réparations.....	210 06
435 74	Chasse-neige et flangers.....	722 01
1,257 16	Bureau du comptable et dépenses.....	1,209 29
	Divers.....	31 04
22,140 86		18,751 96

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—UN TIERS.

Mois.	Voyageurs.		Fret.		Malles.		Totaux.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1884—Juillet.....	895	67	1,199	19	80	76	2,175	62
Août.....	1,080	77	889	06	80	76	2,050	59
Septembre.....	1,049	94	1,528	19	89	75	2,658	83
Octobre.....	718	94	1,930	83	80	76	2,730	53
Novembre.....	630	92	1,859	38	80	75	2,571	05
Décembre.....	593	51	1,478	33	89	76	2,152	60
1885—Janvier.....	431	75	910	26	78	71	1,420	72
Février.....	305	27	920	38	78	71	1,304	36
Mars.....	389	73	1,376	91	78	71	1,845	36
Avril.....	499	12	1,261	15	79	74	1,840	01
Mai.....	556	87	1,105	47	79	73	1,742	07
Juin.....	717	24	1,162	59	79	73	1,959	56
	7,869	73	15,621	75	959	87	24,451	35

R. B. BOGGS,

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

Comptable, Emb. de Windsor

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

1885.		\$	cts.	1885.		\$	cts.
30 juin.	Chemin de fer de Windsor et Annapolis	2,391	38	30 juin.	Chemin de fer Intercolonial...	545	95
					Compte fédéral.....	1,845	43
		2,391	38			2,391	38

R. B. BOGGS,

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

Comptable, Emb. de Windsor.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

La longueur de l'embranchement est de 32 milles.

TRAVERSES.

Treize mille trois cent soixante-seize traverses ont été renouvelées durant l'exercice.

BALLASTAGE (PRÈS DE WINDSOR).

Une voie de service de 1,264 pieds de longueur a été construite dans une sablonnière d'où l'on a extrait 2,100 verges de ballast pour réparer la voie.

VOIES DE GARAGE.

Il a été établi des voies de garage à Hay's-Mill, Grooves' Road et à Mount-Uniacke.

Les voies d'évitement et aiguilles dans la cour de Windsor ont été redispesées.

CLÔTURES.

Sur l'espace de deux milles les vieilles clôtures en zig-zag ont été remplacées par des clôtures en fil de fer barbelé.

On a renouvelé sept barrières de fermes. Des réparations considérables ont été faites à l'ancienne clôture de perches.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle gare à voyageurs avec compartiment réservé au fret et l'habitation de l'agent a été construite à Mount-Uniacke.—Prix, \$2,000.00.

Il a été construit un réservoir, y compris les tuyaux et accessoires, à environ un mille à l'ouest de la station de Mount-Uniacke.

Une nouvelle remise à foin a été construite à Windsor.

Des réparations ont été faites aux gares de Beaver-Bank, Ellershouse et Windsor.

Un entrepôt a été établi dans le hangar à fret de Windsor.

De nouvelles plateformes ont été construites à Mount-Uniacke et Windsor.

Des réparations nécessaires ont été faites aux plateformes à Beaver-Bank, Ellershouse, Newport et Windsor.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le pont en bois de Carroll a été renouvelé et remplacé par un autre en fer, à une arche de 20 pieds. La maçonnerie de ce pont a été aussi examinée et complètement réparée.

Des réparations nécessaires ont été faites au bois et à la maçonnerie des ponts de Gordon et Sackville.

On a mis de nouvelles fosses-bestiaux à la Traverse de Hibbard et à Mount-Uniacke.

Renouvelé le plancher, les cales et défenses du quai de Windsor.

Les bascules de la gare de Windsor qui étaient usées et rouillées, ont été démontées et envoyées à Montréal pour être réparées. On les a ensuite replacées.

Aucun wagon n'a déraillé sur cet embranchement dans le cours de l'exercice.

La voie est en bon ordre.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

A. M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef, chemin de fer Intercolonial,

Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, 14 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit, accompagné des comptes annuels, sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

N° 1. Compte du capital.	
" 2. Compte du revenu.	
" 3. Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
" 4. Dépenses des wagons.	(" " 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" " 3.)
" 6. Dépenses des gares.	(" " 4.)
" 7. Frais généraux.	(" " 5.)
" 8. Relevé mensuel des dépenses.	
" 9. Compte général des approvisionnements.	
" 10. Bilan général.	
" 11. Etat comparatif des moyennes.	

Je vous transmets aussi, accompagné de relevés, le rapport du mécanicien-chef et garde-magasin.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1884, à.	\$3,654,356 00	
A déduire les remboursements à compte de la dépense antérieure..	1,487 53	
		\$3,652,868 47
Auxquels il faut ajouter la dépense encourue sur l'embranchement du Cap- Traverse.....		78,444 09
Total des déboursés jusqu'au 30 juin 1885.....		<u>\$3,731,312 56</u>

Au 30 juin 1884, le matériel roulant couvert par le compte du capital se composait de :—

20 locomotives.
16 voitures à voyageurs, 1 ^{ère} classe.
14 " " 2 ^e " et à bagage.
3 wagons-poste, et fumoirs.
175 wagons fermés et à bestiaux.
125 wagons plateformes.
3 fourgons des conducteurs.
7 chasse-neige.
6 flangers.
1 wagon du payeur.

Et pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, le matériel sur l'embranchement du Cap- Traverse a été augmenté de :

1 locomotive.
1 voiture de 1 ^{ère} classe.
1 wagon de 2 ^e classe et à bagage.
1 chasse-neige.
1 flanger.
13—5½

COMPTÉ DU REVENU.

Le *Northern Light* s'étant trouvé pris dans les glaces dans le port de Georgetown, vers le milieu de l'hiver, et ayant dû y rester jusqu'à l'ouverture de la navigation, le chemin de fer n'a pu transporter un grand nombre de voyageurs ainsi qu'une quantité considérable de fret qui avait été emmagasiné à Pictou pour être expédié par le *Northern Light*. Ces voyageurs et ce fret furent en conséquence transportés directement par eau à Charlottetown et autres endroits de l'île.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été..... \$158,588 06
Celles de l'exercice précédent..... 144,504 12

Augmentation..... \$ 14,083 94

Les recettes, par mille, ont été comme suit, pendant les deux exercices :—

1883-84..... \$727 98
1884-85..... 784 44

Augmentation par mille..... \$ 56 46

La longueur moyenne du chemin en exploitation en 1885 a été de..... Milles. 2021 $\frac{1}{2}$
Celle de l'exercice précédent..... 1981 $\frac{1}{2}$
Et la longueur totale du chemin en exploitation, le 30 juin 1885, était de..... 210

ÉTAT.

	Voyageurs.	Recettes.
1883-84.....	118,988	\$62,926 26
1884-85.....	130,423	6,054 32
Augmentation.....	<u>11,435</u>	<u>\$3,128 06</u>

	Tonnes de fret.	Recettes.
1883-84.....	51,841	\$70,701 74
1884-85.....	57,346	74,213 84
Augmentation.....	<u>5,505</u>	<u>\$ 3,512 10</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit durant les deux derniers exercices :

1883-84..... 291,760
1884-85..... 311,443
Augmentation..... 19,683

Par les convois :—

1883-84..... 238,130
1884-85..... 249,878
Augmentation..... 11,748

Par les wagons, comparé avec l'année précédente:—

1883-84.....	1,208,423
1884-85.....	1,233,476
Augmentation.....	<u>25,053</u>

Les améliorations qui précèdent dans le nombre de milles parcourus par les locomotives, les convois et les wagons, proviennent du service des convois sur l'embranchement du Cap-Traverse.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du précédent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit:—

	Ordinaires.	Renouvellements, matériel roulant, rails et attaches.	Total.
1883-84.....	\$216,856 67	\$19,571 46	\$237,428 13
4-85.....	180,553 54	30,653 47	211,207 01
Augmentation.....		\$11,082 01	.....
Diminution.....	\$36,303 13	.....	\$25,221 12

Dans ces sommes dépensées pour travaux nouveaux se trouvent les suivantes:—

Amélioration, dépôt de marchandises de Charlottetown.	\$ 850 00
Appareil pour le service du feu à Charlottetown.....	550 30
Nouvelle clôture en fil de fer barbelé entre les gares d'Ellerslie et Brae.....	205 00
Total.....	<u>\$1,605 30</u>

L'amélioration dont il vient d'être parlé a trait à la construction d'un quai de chargement à l'extrémité ouest du dépôt des marchandises de Charlottetown. Cela donne la plus grande satisfaction aux expéditeurs ainsi qu'au chemin de fer et permet de charger les wagons des attelages directement et *vice versa*. Le quai est une structure solide, et est entouré d'une bonne clôture dont les barrières s'ouvrent sur la rue pour permettre aux attelages d'y entrer et d'en sortir. Ces barrières sont fermées à clef durant la nuit.

L'appareil pour le service du feu serait certainement d'une grande utilité, advenant un incendie à l'intérieur ou près des ateliers.

VOIE.

On a posé des rails d'acier sur un parcours de six milles et demi.

Une nouvelle voie de garage de 268 pieds de longueur a été établie à Richmond.

La voie d'évitement de Freetown a été prolongée sur une distance de deux cent soixante pieds et on en a fait une voie d'évitement complète. Ce changement était nécessaire pour permettre aux convois de se rencontrer à cet endroit.

De nouvelles aiguilles de sûreté brevetées ont été posées dans les cours de Charlottetown et de Summerside.

On a employé vingt et une tonnes d'éclisses en acier pour remplacer les éclisses en fer qui étaient brisées. Renouvelé treize cents rails en fer, sept coussinets en acier, onze paires de traverses d'aiguilles et vingt et un loquets d'arrêt, y compris les cadres d'aiguilles.

TRAVERSES.

45,634 traverses ont été posées durant l'exercice. Les traverses, sur toute la ligne à l'est d'Alberton, sont maintenant à 2 pieds d'axe en axe.

BALLASTAGE.

Pendant l'exercice il a été distribué neuf mille trois cent six verges cubes de ballast, et la chaussée a été exhaussée là où c'était nécessaire.

Des fossés ont été faits sur l'espace de trente milles.

Cinquante chargements de wagons ont été enlevés de la trajectoire du quai de Souris.

PONTS, FOSSES-BESTIAUX, ETC.

Des réparations ont été faites aux ponts à Carrols, Morell, Saint-Pierre, Naufrage et Cinq-Maisons. Tous les autres ponts ont aussi été examinés avec soin.

Quinze fosses-bestiaux ont été réparées et cinq reconstruites.

Douze longerons de fosses-bestiaux ont été renouvelés.

Il a été construit onze nouveaux ponceaux en bois pour enlever l'eau de surface.

Le drain de la gare de Summerside, qui va se jeter à la mer près du quai, a été reconstruit.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Toutes les dépendances de la gare de Charlottetown ainsi que les ateliers ont été recouverts et l'on a employé 10,000 bardeaux.

De grandes fenêtres en pente ont été placées sur le toit de la boutique des peintres. On a réparé la toiture en gravier, de la remise à locomotives. Cinq fosses de la remise à locomotives ont été reconstruites en briques cimentées, et cinq autres réparées. Renouvelé la fondation de l'atelier de la machinerie et posé un plancher de 3 pouces. On a reconstruit deux forges et les cheminées. Les planchers des bureaux de la division des mécaniciens, du caissier et du dépôt de fret, à Charlottetown, ont été renouvelés.

Tous les bureaux de la gare de Charlottetown, ainsi que ceux de la division des mécaniciens, ont été badigeonnés.

De nouvelles solives ont été posées du côté sud de la remise des convois; cette partie du bâtiment a été ensuite revêtue de planches jusqu'à une hauteur de 3 pieds puis peinte. On a coupé et enlevé sur un côté de ce bâtiment, les entretoises, qu'on a remplacées par des genoux afin de permettre aux grandes voitures à voyageurs d'y passer.

Un quai de chargement de 90 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur a été construit à l'extrémité ouest du dépôt des marchandises de Charlottetown. Il a été entouré d'une clôture de 7 pieds de hauteur ayant 3 barrières d'une ouverture de 13 pieds. Une quantité considérable de puche, de ballast et de fascines a été employée dans cette construction.

Le parc à bestiaux de la gare de Charlottetown a été transporté à un autre endroit.

Pour faire place au quai de chargement, à Charlottetown, il a fallu transporter le bangar à houille et la buanderie de l'autre côté de la cour. Ces deux bâtiments ont été peints et badigeonnés.

Le toit de la gare n° 40 et un côté des toits des remises à locomotive des stations de North-Wiltshire et de Summerside ont été recouverts. Le toit de la gare de More a été aussi en partie recouvert.

On a reconstruit les deux tiers de la plateforme de la station de Hunter-River.

Les plateformes des stations de North-Wiltshire, Elliott's, New-Annan, Travellers-Rest, Brae, Cardigan, Saint-Pierre, Douglass, Ashton et Harmony ont été reconstruites.

Des opérations considérables ont été faites au hargar à houille de Summerside. Six nouvelles portes extérieures ont été posées au dépôt à marchandises placé sur le quai de Summerside afin d'empêcher l'embrun de pénétrer à l'intérieur et d'endommager les marchandises. Les murs de ce bâtiment, recouverts en bardeaux, ont été réparés. La plateforme à l'avant et à l'arrière de ce dépôt de marchandises a été renouvelée.

La gare à pavillons à Brae a été reconstruite.

On a rétabli les parcs à bestiaux à O'Leary et Port-Hill.

Il a été bâti une remise pour l'usage du chef de gare à Alberton.

Les bâtiments de la station de North-Wiltshire ont été peints et badigeonnés à l'extérieur; plusieurs des gares à pavillons et bâtiments en dépendant ont également été peints à l'intérieur et à l'extérieur.

L'intérieur des gares de Georgetown, Souris, Saint-Pierre et Royalty-Junction a été badigeonné.

On a renouvelé les planchers dans les bureaux de Georgetown et Mount-Stewart, et posé des comptoirs. Un comptoir a aussi été placé dans le bureau de la gare de Saint-Pierre.

Cinq cents verges d'argile ont été employées à niveler le terrain, à l'entour de la gare, à Bear-River.

Tous les bâtiments, etc., ont reçu de légères réparations générales.

QUAIS, ETC.

Quarante-cinq tonnes de bois et bois de colompage, et cinquante tonnes de pierre ont été employées pour réparer la levée du quai de Charlottetown, qui avait été endommagée pendant une tempête le 5^e novembre dernier. Au quai de Georgetown il a été renouvelé quinze défenses et un poteau d'amarrage, et 100 tonnes de pierre ont été employées pour les réparations.

Des réparations considérables ont été faites au quai de Summerside, et l'on a placé, des deux côtés, des défenses sur une distance de 400 pieds. Une partie de ce quai a été replanchée, le reste a subi des réparations générales.

Les quais de Souris et de Saint-Pierre ont aussi été réparés.

CLÔTURES.

Quatre mille deux cents vingt-deux pieds linéaires de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé ont été construites entre les stations d'Ellerslie et Brae.

Les clôtures en fil de fer barbelé ont été renouvelées sur un parcours de vingt sept mille trois cent soixante-douze pieds.

Trois mille neuf cent quatre-vingt-huit pieds de clôtures en perches et deux mille cent quarante pieds de clôtures en planches ont été renouvelées.

On a également renouvelé quarante milles d'ancienne clôture, 228 poteaux de barrière et 123 barrières de ferme.

Mille cent soixante-quinze pieds de clôtures-paraneige, qui avaient été renversées durant des tempêtes dans le cours de l'été, ont été reconstruites.

Une grande quantité de clôtures qui avaient été brûlées ont été réparées.

SÉMAPHORE, SIGNAUX, ETC.

Le sémaphore à l'est de la gare de Summerside a été de nouveau éloigné de 600 pieds afin de mieux protéger la voie de garage.

Tous les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques, et toutes les lampes à l'extérieur ont été peints.

SERVICE D'EAU.

L'appareil Haggas est encore en usage et continue à donner satisfaction.

MATÉRIEL ROULANT.

Une nouvelle locomotive qui avait été construite pour l'embranchement du Cap-Traveler a été ajoutée au matériel roulant, et a été portée au compte du capital.

On a reconstruit dans les ateliers du chemin de fer à Charlottetown quarante-trois wagons fermés de 10 tonneaux et un chasse-neige. Ce matériel a été porté au compte de frais d'exploitation.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et se trouve maintenant en bon état.

Il reste à construire quarante wagons fermés et douze wagons-plateformes.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats faits durant l'exercice se sont élevés à \$77,039.57.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1885 était :—

Approvisionnements généraux.....	\$60,715 89
Charbon de terre.....	569 57
Rails et attaches.....	20,948 96
Vieux matériaux, pouvant être employés.....	7,282 00
	<u>\$89,516 42</u>

Les achats ont été faits en grande partie par soumissions et contrats, comme d'ordinaire.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cet embranchement a été livré à la circulation le 22 janvier 1885. Partant de la ligne-mère à la station de *County Line* il se rend au Cap-Traverse, distance de 13 milles. En hiver des bateaux-traîneaux font le service des voyageurs et de la malle.

Cette ligne a été d'une grande utilité au public dans le cours de l'hiver dernier. En effet les malles qui partent le matin du Cap Tormentine sont fréquemment arrivées à Charlottetown dans l'après-midi de la même journée.

Je sou mets, ci-joint, un état comparatif pour 1883-84 et 1884-85, du fret voituré et des recettes provenant de cette source.

Il me fait beaucoup plaisir de constater que les officiers et employés de ce chemin se sont acquittés de leurs devoirs d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES COLEMAN,

Surintendant.

A. M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

COMPTE DU CAPITAL.

Av.

		\$	cts.			\$	cts.
1884.							
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date		\$3,654,356 00	1884.	Reçu du gouvernement fédéral.....		3,652,868 47
1885.				30 juin.....			
30 juin	Moins—Remboursem. à compte des dépenses antérieur. 1,467 53						
	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1885 : —		3,652,868 47	1885.			
	Embranchement du Cap-Traverse.....			30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral		78,444 09
			78,444 09				
			<u>3,731,312 56</u>				<u>78,444 09</u>
							<u>3,731,312 56</u>

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

N^o 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.
 COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1885.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
65,402 87	Frais de traction	55,782 13	62,926 26	Transport des voyageurs	66,054 32
36,718 15	Dépenses des wagons	45,068 63	70,701 74	do du fret	74,213 84
81,954 16	Entretien de la voie et des travaux	73,486 15	10,876 12	Malles et divers	18,319 90
24,452 59	Dépenses des stations	25,285 15		Total, recettes	168,588 06
27,900 36	Frais généraux	11,584 65	144,504 12	Balance	52,618 95
	Totaux	211,207 01	91,924 01	TOTAUX	211,207 01
236,428 13			236,428 13		

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885
\$ cts.		\$ cts.
1,281 31	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages...	1,272 61
13,404 71	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	14,148 15
16,402 69	Combustible.....	15,162 95
2,378 01	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,665 62
29,346 22	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	20,178 93
340 07	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	864 53
2,249 86	Divers	1,589 33
65,402 87	Totaux.....	55,782 13

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS—(Résumé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
7,239 29	Réparations aux voitures à voyageurs.....	7,227 24
2,163 11	do wagons-poste et à bagage	6 7 72
13,036 09	do wagons à fret et fourgons	22,057 93
11,057 66	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serro-freins.....	11,532 16
689 17	Huile et chiffons pour étoupage.....	537 67
2,049 35	Menus articles et combustible	2,428 39
504 08	Divers.....	667 52
36,718 15	Totaux	45,068 63

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
\$ cts		\$ cts.
369 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, dépenses de bureau et de voyages	369 96
40,154 87	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	37,911 73
14,720 13	Rails, coussinets et carvelles	11,700 35
13,457 85	Traverses.....	10,922 91
2,172 40	Bois de const. et de service pour réparat. aux ponts, gardes-best. et clôtures.	4,417 81
1,415 80	Réparations aux quais	953 12
4,846 52	do bâtiments	4,022 31
3,158 64	do chasse-neige, flangers et outils.....	2,078 63
1,657 99	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,109 33
81,954 16	Totaux.....	73,486 15

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN; I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Résumé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
\$ cts.		\$ cts.
18,022 45	Appointem. et gages des chefs de gare, agents, commis, opérateurs de télégrap., préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.	18,854 89
6,430 14	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	6,430 26
	Divers.....	
24,452 59	Totaux.....	25,285 15

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.
 FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885. \$
\$ cts.		\$ cts
5,303 87	Appointements du surintendant, des expéditeurs de convois et commis, frais de bureau et de voyages.....	5,249 14
5,267 94	Appointements du comptable, de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages.....	5,167 21
480 70	Annonces.....	477 07
16,262 52	Domages aux hommes, animaux et effets.....	239 51
342 46	Télégraphe, (non compris les appointements des opérateurs).....	326 59
242 87	Divers.....	125 43
27,900 36	Totaux.....	11,581 95

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.
 RELEVÉ MENSUEL DES RECETTES.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Totaux.
1884.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet.....	9,135 21	7,261 46	703 85	17,100 52
Août.....	7,500 07	6,021 46	709 18	14,230 71
Septembre.....	5,615 23	6,794 82	705 00	13,115 05
Octobre.....	7,913 17	7,895 03	726 00	16,534 20
Novembre.....	5,780 96	10,204 93	710 00	16,695 89
Décembre.....	5,279 19	6,025 71	1,651 00	12,955 90
1885.				
Janvier.....	3,665 25	2,874 07	2,924 77	9,464 09
Février.....	2,326 16	2,953 51	2,638 00	7,917 67
Mars.....	2,997 00	4,017 21	3,051 00	10,065 21
Avril.....	4,689 11	5,069 26	2,993 00	12,751 37
Mai.....	5,409 58	9,052 97	703 75	15,166 30
Juin.....	5,743 39	6,043 41	804 35	12,591 15
Totaux.....	66,054 32	74,213 84	18,319 90	158,588 06

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

1884.	Dr.	\$	cts.	\$	cts.
June 30...	Balance reportée.....				86,076 25
1885.					
June 30...	Achats durant l'année.....	77,039	57		
	Frais d'autres ministères.....	22,687	16		
	Bordereaux.....	2,930	40		
					102,657 13
1885.	Av.				188,733 38
June 30...	Distribution durant l'année.....				99,216 96
	Balance.				
	(Matériel ordinaire.....	\$60,715	89		
	Combustible.....	569	57		
	Lisses et attaches disponibles.....	20,948	96		
	(Vieux matériel serviable.....	7,282	00		
					89,516 42

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel général.....	89,516	42	Compte fédéral.....	100,106	93
Caisse.....	828	13	Assurance contre les accidents.....	4,039	01
Stations.....	790	94			
Ministère de la milice.....	104	90			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine..	46	43			
Juge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Grey.....	25	00			
Ministère des postes.....	11,823	00			
Chemin de fer Intercolonial.....	981	12			
Total.....	104,145	94	Total.....	104,145	94

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Détails.	1885.	1884.
*Longueur de la ligne.....	210	199½
Milles parcourus par les locomotives.....	311,443	291,760
do	249,878	228,130
do	1,233,476	1,208,423
Recettes de locomotives, par mille..... Cents	50·92	49·52
do la voie do \$	784·44	727·98
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes.....	41·65	43·55
do du fret do	46·80	48·92
do d'autres ressources do	11·55	7·53
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4·54	4·59
Combustible	4·87	5·62
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements.....	·82	·82
Réparations aux locomotives	6·48	10·06
Eau et réparations aux réservoirs.....	·28	·12
Divers.....	·51	·77
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	17·50	21·98
	·41	·44
Total..... Cents	17·91	22·42
Traction, par locomotive et par mille.....	17·91	22·42
Dépenses des wagons do	14·47	12·58
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	23·59	28·08
Dépenses des stations do do	8·12	8·38
Frais généraux do do	3·72	9·57
Total..... Cents	67·81	81·03
Traction, par train et par mille.....	22·32	27·46
Dépenses des wagons do	18·04	15·42
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille.....	29·41	34·41
Dépenses des stations.....	10·12	10·27
Frais généraux.....	4·63	11·72
Total..... Cents	84·52	99·28
Frais d'exploitation, par mille de la voie	1,044 72	1,191 07

* Nombre moyen de milles de chemins de fer en 1885—202½.

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT classifié des revenus du fret, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Description du fret.	Quantités.		Tonneaux.		Montant.	
	1884.	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.
					\$ cts.	\$ cts.
Avoine.....Boiss.	507,291	473,657	8,624	8,052	12,103 24	10,156 09
Blé et autres grains..... "	6,134	4,401	180	131	317 17	247 17
Pommes de terre et racines... "	52,164	35,999	1,565	1,080	1,736 20	1,413 21
Fleur de farine..... Brls.	25,789	36,221	2,579	3,622	3,917 70	5,724 59
Maquereau..... "	14,490	10,212	2,174	1,532	2,289 14	1,670 69
Hareng..... "	2,449	1,798	367	268	577 68	402 47
Morue et autre poisson..... "			200	204	421 97	434 90
Viandes et pois. en conserv. Caisses	26,068	35,862	912	1,255	1,623 01	2,109 13
Huitres..... Brls.	3,658	3,679	366	368	543 76	493 92
Barils de poisson..... Nomb.	5,139	4,426	235	263	249 40	207 90
Bois, dégrossi et en grume... Pds.O.	110,706	101,155	2,848	2,726	2,077 98	2,142 43
Bois de service, scié..... Pds.L.	3,305,281	4,206,143	4,283	5,539	3,889 23	4,368 41
Bardeaux..... M.	8,886	11,869	1,333	1,780	1,383 64	1,849 31
Bois de corde et éc. de pruche. Cordes	2,808	3,059	5,329	5,844	2,945 50	2,935 88
Bois à bardeaux, etc..... Wag.	64	292	669	2,837	606 25	2,746 95
Houille..... "	134	123	1,351	1,403	742 10	832 61
Chaux..... Brls.	3,703	3,689	377	384	426 20	424 92
Pierre à chaux..... Wag.	84	162	935	1,760	283 86	567 09
Brique et pierre à bâtir..... "	70	49	712	478	351 15	271 31
Vase coquillière..... "	186	266	1,975	2,740	647 13	921 53
Sel.....			898	849	864 82	890 86
Bestiaux de toutes sortes..... Nomb.	4,957	5,007	1,179	1,201	2,440 91	2,418 68
Foin pressé.....			67		74 67	
Bœuf frais.....			24	33	71 33	100 61
Lard, en carcasses.....			273	322	759 38	885 99
Lard, en barils..... Brls.	795	1,960	162	294	165 38	438 40
Beurre.....			43	56	136 31	170 04
Œufs..... Colis.	28,175	30,856	1,005	1,091	2,517 80	2,532 15
Amidon de farine.....	136	62	1,362	623	1,417 62	724 08
Marchandises.....			9,814	10,606	23,805 69	24,582 36
Quaiage, remisage, etc.....					1,315 39	1,549 00
			51,811	57,346	70,701 74	74,213 84

RELEVÉ DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

	1884.	1885.
Nombre total transporté.....	118,988	130,423
Recettes.....	\$62,926 96	\$66,051 32
do pour chaque voyageur.....	52 88	50 65

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, 29 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin pour l'exercice terminé le 30 juin 1885 :—

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1883-84 et 1884-85.

Il a été ajouté une locomotive à celles qu'on avait déjà ; elle a été achetée et portée au compte du capital.

En déférant à l'état D, on verra qu'il a été aussi ajouté à nos voitures à voyageurs de première et de seconde classes, à nos chasse-neige et à nos *flangers*, un de chaque espèce. Le tout a été également porté au compte du capital.

Pendant l'exercice, nous avons reconstruit quarante-trois wagons fermés de 10 tonneaux et onze wagons-plateformes de 10 tonneaux pour remplacer autant de vieux wagons de 8 tonneaux. Ces wagons ont été reconstruits au coût de \$22,099.36, et cette somme est comprise dans les dépenses d'exploitation. Nous avons aussi reconstruit un chasse-neige.

Notre matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.

17 voitures à voyageurs, 1ère classe.

15 “ “ 2ème “ et à bagage.

3 wagons-poste et fumoirs.

175 wagons-fermés.

125 wagons-plateformes.

3 fourgons de conducteurs.

1 voiture de payeur.

8 chasse-neige.

7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant est en excellente condition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

M. JAMES COLEMAN,

Surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard,

Charlottetown.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction,

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1884—Juillet.....	32,053	1,272 04	1,656 65	250 01	1,257 65	117 41
Août.....	31,010	1,282 25	1,351 62	226 79	1,468 20	26 22
Septembre.....	28,058	1,234 91	1,286 74	227 98	1,120 72	336 98
Octobre.....	30,231	1,255 11	1,618 55	254 10	1,439 34	144 52
Novembre.....	28,537	1,202 77	1,503 07	240 57	2,104 12	32 05
Décembre.....	23,550	1,093 81	1,416 84	213 09	2,605 44	51 22
1885—Janvier.....	21,186	1,204 27	1,179 43	194 96	2,202 47	25 87
Février.....	20,652	1,178 97	1,259 98	198 96	1,918 60	87 70
Mars.....	23,315	1,325 23	1,463 02	231 75	2,013 74	14 64
Avril.....	20,848	1,112 49	1,061 10	171 61	1,871 94	10 25
Mai.....	22,306	1,021 79	860 62	177 91	131 36	3 67
Juin.....	29,597	964 51	505 33	177 90	2,045 35	14 00
Totaux.....	311,443	14,148 15	15,162 95	2,565 63	20,178 93	864 53

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MÉCANICIENS.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Diverses, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Coût moyen par mille parcouru.						
	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Diverses.
	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
231 86	4,785 62	3 97	5 16	0 78	3 92	0 37	0 73
133 95	4,489 03	4 13	4 35	0 73	4 73	0 09	0 44
199 52	4,406 85	4 40	4 59	0 82	3 99	1 19	0 71
279 69	4,991 31	4 15	5 35	0 84	4 76	0 48	0 93
217 68	5,300 26	4 21	5 27	0 84	7 37	0 11	0 77
301 36	5,681 76	4 64	6 01	0 90	11 07	0 22	1 28
335 49	5,192 49	5 68	5 57	0 92	10 39	0 12	1 82
286 11	4,930 32	5 71	6 10	0 96	9 29	0 43	1 38
281 00	5,329 38	5 68	6 28	0 99	8 64	0 08	1 20
189 08	4,416 47	5 33	5 09	0 82	8 98	0 05	0 91
179 84	2,375 19	4 59	3 85	0 80	0 59	0 01	0 80
176 36	3,883 45	3 25	1 70	0 59	6 89	0 04	0 60
2,861 94	55,782 13	4 54	4 86	0 83	6 48	0 28	0 92
							17 91

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et ingénieur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Éclairés.	Avec convois.	A vide.	Pour les gares.	Total.
1884—Juillet	4,295	11,531	13,960	3,000	44	28,535	250	6,268	35,053
Août.....	3,938	11,504	13,824	970	17	26,315	171	6,192	32,678
Septembre.....	3,858	10,634	13,178	2,643	40	26,495	201	5,297	31,993
Octobre.....	4,169	11,145	13,824	2,987	.....	27,956	121	5,903	33,980
Novembre.....	3,730	10,545	12,781	2,198	.....	25,524	153	5,590	31,267
Décembre.....	2,999	4,096	14,080	.....	.....	18,176	.....	5,374	23,550
1885—Janvier.....	3,000	2,253	13,907	.....	408	16,568	134	4,484	21,186
Février.....	2,965	1,963	12,155	.....	2,406	16,524	52	4,076	20,652
Mars.....	3,521	2,452	13,497	.....	2,906	18,855	86	4,374	23,315
Avril.....	3,121	2,453	13,196	.....	232	15,881	184	4,783	20,848
Mai.....	3,039	2,646	14,043	274	154	17,117	116	5,370	22,603
Juin.....	3,327	10,642	13,362	.....	.....	24,004	74	5,619	29,697
Totaux.....	41,962	81,864	161,807	12,072	6,207	261,950	1,542	63,330	326,822

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation pour 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
161,865	.....	5.68	8.16	4.61	15,447	1,500	1,107	644	44.06	4.27	3.15	1.83
138,750	.....	5.28	8.30	4.24	12,060	1,355	1,013	497	36.90	4.14	3.10	1.52
146,850	.....	5.55	8.29	4.59	12,584	1,503	1,051	470	39.33	4.70	3.28	1.46
154,042	.....	5.51	8.15	4.53	15,219	1,449	1,085	540	44.78	4.26	3.19	1.50
124,245	185	4.86	8.38	3.97	13,559	1,227	970	466	43.36	3.93	3.10	1.49
92,015	2,803	5.06	7.85	3.90	10,900	934	732	425	46.28	3.96	3.10	1.80
75,655	2,215	4.68	7.06	3.57	9,191	932	686	380	43.38	4.39	3.23	1.79
63,746	6,963	4.51	6.96	3.08	9,536	972	709	355	46.17	4.70	3.43	1.71
80,913	6,918	5.07	6.62	3.47	9,254	1,084	937	425	39.69	4.64	4.01	1.82
81,099	1,156	5.18	6.68	3.89	8,350	886	738	352	40.05	4.24	3.54	1.68
103,661	185	6.05	7.43	4.58	9,281	874	742	351	41.06	3.86	3.28	1.55
107,625	.....	4.48	8.92	3.62	9,319	1,187	934	495	31.38	3.99	3.14	1.66
1,330,466	20,425	5.20	7.79	4.07	134,700	13,903	10,704	5,400	41.21	4.25	3.27	1.65

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclairés.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1884—Juillet	30,360	31,001	11,642	46,331	42,541	161,865
Août.....	28,800	31,892	14,511	39,900	23,647	138,750
Septembre.....	24,090	29,251	7,751	42,262	43,496	146,850
Octobre.....	27,963	32,044	5,917	47,767	40,351	154,042
Novembre.....	23,743	28,673	3,721	49,769	18,339	124,245
Décembre.....	18,621	20,480	6,734	34,881	11,299	92,015
1885—Janvier.....	16,336	15,662	7,015	22,800	13,842	75,655
Février.....	14,346	14,176	5,146	16,346	13,732	63,746
Mars.....	15,511	15,531	5,464	21,772	22,635	80,913
Avril.....	16,110	16,707	7,891	28,206	12,185	81,099
Mai.....	17,209	18,475	6,045	44,559	17,373	103,661
Juin.....	25,339	26,304	7,087	36,503	12,392	107,625
Totaux.....	258,368	280,196	88,924	431,146	271,832	1,330,466
Moins—Ballastage.....	140	3,716	3,544	301	89,289	96,990
Balance.....	258,228	276,480	85,380	430,845	182,543	1,233,476

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1884 et 1885.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	Total.	
		1re classe.	2e classe et bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plateformes.	Fourgons.	W. du pay.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1884, propres au service.....	20	16	14	3	134	119	3	1	290	7	6	13
do do condamnés					41	6			47			
Total du matériel, 30 juin 1884	20	16	14	3	175	125	3	1	337	7	6	13
Achetés et portés aux frais d'exploitation	1											
Construits aux ateliers du chemin de fer de Charlottetown et portés au compte du capital.....		1	1						2	1	1	2
Total du matériel, 30 juin 1885	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1884.....					41	6			47			
do pendant l'année.....					42	17			59	1		1
					83	23			106	1		1
Moins—reconstruits					43	11			54	1		1
Ajoutez ceux qui sont propres au service et qu'on est à réparer.....	21	17	15	3	135	113	3	1	287	8	7	15
Total du matériel.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

	1884.	1885.
Milles parcourus par les convois	238,130	249,878
do locomotives.....	291,760	311,443
do wagons.....	1,208,423	1,233,476
do chasse-neige.....	22,996	20,425
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction	65,402 87	55,782 13
Coût des réparations aux wagons	22,438 49	29,902 89
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	669 17	537 67
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	7,239 29	7,227 24
do do wagons-poste et aux wagons-fumoirs.....	2,163 11	617 72
do do wagons à fret et fourgons.....	13,036 09	22,057 93
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois.....	27 46	22 32
do do do locomotives.....	22 41	17 91
do do do wagons.....	5 41	4 52
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois...	9 42	11 60
do do do locomotives.....	7 69	9 60
do do do wagons.....	1 85	2 42
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois.	0 28	0 21
do do do locomotives.....	0 09	0 17
do do do wagons.....	5 47	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.	3 04	2 89
do wagons-poste et aux wagons-fumoirs.....	0 90	0 24
do wagons à fret et fourgons.....	5 47	8 82

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1885.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des personnes.	Voyageur ou employé	Détails de l'accident.	Caractère de l'accident.	Verdict du coroner.
1884.												
14 août	6.10 a.m	6	Mixte.....	J. Thomson....	J. Hughes	11	Summerside	James Daly	Employé.	Tombé du haut du wagon.	Foulture à l'épaule.	
8 sept.	8.00 p.m	5	do	do	W. Watson....	11	Embranch. Nod..	W. Watson.....	do ...	Collision entre le train et le wagon-plateforme.	Grièvement blessé.	
29	8 do	6	do	do	do	11	do	H. Craswell	do ...	do do ...	do	
11 oct.	11 a.m..	13	Garage	G. W. Hibbert	O. Moore	16	Georgetown	Frank Doucette.	do ...	Tombé du devant de la locomotive.	Jambe cassée; mort de la gangrène	
1885.												
5 mai	8.20 a m	8	Mixte.....	J. R. Scott ...	A. J. McLaine.	13	Près Souris.....	W. D. Oantwell	do ...	Tombé entre le tender de la locomotive et les wagons-plate-forme.	Jambe cassée; épanché; le disloquée.	

JAMES COLEMAN,
Surintendant.

ANNEXE No 6.

No 1.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 27 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1884-85, expiré le 30 juin dernier, ainsi que le demande votre lettre portant le n° 66,812.

Ces travaux sont le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le Saint-Laurent, le canal Chambly avec l'écluse et le barrage de Saint-Ours sur la rivière Richelieu.

Ces travaux ont été tenus en bon ordre, sans accident, ni interruption du trafic.

Des états sont annexés indiquant les sommes perçues pour amendes, dommages, etc., avec les rapports mensuels des niveaux d'eau observés aux extrémités d'aval et d'amont de chaque canal et sur les deux buses de l'écluse de Saint-Ours.

Canal Lachine.

Tous les travaux ont été tenus en bon ordre, et il n'est survenu aucune interruption du trafic pendant la saison de navigation.

Ce canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1884, et rouvert au trafic le 4 mai 1885. Il a été vidé le 23 avril, mais par suite d'une crue très subite du Saint-Laurent, causée par le refoulement des glaces en amont du pont Victoria, et qui inonda la Pointe-Saint-Charles, le village Saint-Gabriel et les terrains avoisinants, le canal dut être de nouveau rempli le 25 afin de protéger l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre. Des chaussées en terre furent aussi élevées autour du bassin Wellington et d'une partie du chemin de halage entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, pour empêcher les flots de l'inondation de faire irruption dans le canal. L'eau baissa rapidement après s'être élevée à 9 pouces de la crête du couronnement du bassin Wellington; on put alors vider de nouveau les deux biefs d'amont le 27, et exécuter les réparations nécessaires au-dessous de la ligne d'eau.

Le principal ouvrage effectué dans l'année et qui est imputable au compte des réparations, a été le renouvellement des semelles, du pied des poteaux et d'une grande partie des planchers des deux hangars de Saint-Gabriel, pour lequel fut accordé un crédit spécial. Ces travaux ont été faits dans le cours de l'hiver.

A raison de la baisse des eaux du lac Saint-Louis et de l'épaisseur extraordinaire de la glace dans le canal, la quantité d'eau fournie par celui-ci devint insuffisante pendant quelque temps et les moulins et manufactures qui en dérivent leur force motrice ne purent marcher qu'alternativement, la moitié d'entre eux le jour et l'autre moitié la nuit. Du 16 février au 14 avril, on dut adopter ce moyen pour ne pas abaisser le niveau du bief supérieur, abaissement qui aurait causé celui de la glace et entraîné des déplacements des murs latéraux. En effet la glace était épaisse de 3 pieds, et pendant cette période il ne restait que 8 pieds 10 pouces d'eau, au minimum, et 10 pieds 11 pouces au maximum, sur le seuil d'amont de l'écluse de garde à Lachine.

L'écluse et l'entrée nouvelles de Lachine ont été livrées au trafic, complétant l'ouverture à la navigation du système des écluses nouvelles et du canal élargi.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses, déversoirs, ponts, bâtiments, etc., partout où elles étaient nécessaires, et le tout a été tenu dans le meilleur état.

On a retouché les chemins de halage et nettoyé tous les drains et fossés. Les chemins et les approches des hangars à farine, des quais et des ponts, ont été aussi réparés et tenus en bon état.

On a fait quelque dragage, imputable au compte de la construction, entre le grand chenal du canal et le bassin de Cantin, en amont de l'écluse Saint-Gabriel, pour creuser cet espace à une profondeur de 13 pieds.

J'appellerai derechef l'attention sur le manque de bômes qui se fait sentir au nouveau bassin de bois de service sur la section n° 1, à Lachine, et aussi sur l'urgente nécessité d'un système approprié d'éclairage des nouvelles écluses et bassins à l'extrémité d'aval du canal.

TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE.

Ponts.

Deux ponts composites ont été construits par M. John McDougall dans le cours de l'hiver. Ils remplacent les vieux ponts de bois de la Côte Saint-Paul et du chemin Brewster ou Napoléon.

Chemin macadamisé—De Lachine à la Côte Saint-Paul.

Les entrepreneurs de ce chemin, et de la clôture en pierre qui le sépare des fermes adjacentes, ont fait des progrès satisfaisants. La clôture a été achevée dans l'automne de l'année dernière, et le chemin le sera à la fin de la saison.

Bassins Saint-Gabriel nos 3 et 4.

On a poursuivi les travaux sur ces bassins, jusqu'à ce qu'ils aient été arrêtés par les gelées en décembre dernier. Ils ont été repris de bonne heure au printemps, et à l'expiration de l'exercice, ils étaient assez avancés pour faire augurer avec certitude un prompt achèvement de ce qui reste à terminer, et qui consiste surtout en quais et en chemins.

Travaux d'élargissement.

Lors de mon dernier rapport, tous ces travaux étaient achevés, et les entrepreneurs avaient réglé de compte, sauf sur la section n° 11. Sur cette section, les travaux de creusage et de curage sous l'eau furent complétés le 19 juillet 1884; et de cette date au 27 septembre, on a employé un certain nombre d'hommes à nettoyer le fond avec des dragueurs à cuiller et une chèvre. Dans cette période aussi les murs reposant sur le coffrage de 30' furent retouchés, et le remplissage entre les murs fut achevé et régalaé.

Le 27 septembre, on fit l'épreuve complète du fond des travaux d'excavation sous l'eau par des jaugeages embrassant toute la largeur du chenal, à un niveau de trois pouces au-dessus du fond.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1884, et ouvert à la navigation le 3 mai 1885. Il n'y est arrivé aucun accident, et partant la navigation n'y a pas été interrompue pendant le dernier exercice.

ÉCLUSES ET PORTES D'ÉCLUSES.

On a construit et posé une paire de portes à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 9. On a enlevé et démonté les vieilles portes, et on a commencé la construction d'une autre paire de portes pour l'écluse n° 10. On a aussi fait diverses petites réparations aux portes des écluses nos 6, 9, 10 et 12.

Deux paires de portes ont été aussi construites pour l'écluse de la rivière Yamaska, et elles seront bientôt posées.

Les pièces de bois servant à la suspension des portes d'aval des écluses nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13, ainsi que les passerelles des écluses nos 6, 7 et 8 ont été mastiquées et on leur a donné deux couches de peinture.

On a renouvelé trois poteaux de défense à différentes écluses, et on en a réparé plusieurs autres.

PONTS.

Il a été construit deux ponts tournants, dont l'un a été posé à l'écluse n° 9, et l'autre le sera sous peu à l'écluse n° 13. Ces ponts sont d'un pied plus larges qu'auparavant, pour permettre aux cultivateurs d'y passer plus aisément avec leurs moissonneuses.

Il a été fait des réparations considérables aux ponts des écluses nos 7, 8 et 10.

Les culées et piles ainsi que les boîtes à lest de ces ponts ont été renouvelées. Beaucoup des ponts de déversoirs ont été en partie renouvelés ou réparés; et beaucoup des petits ponts sur les fossés et les décharges ont été reconstruits, tandis que d'autres ont été réparés.

LEVÉES, BARRAGES, DIGUES.

Les digues de Hungry-Bay ont été réparées, et il en a été exhaussé une partie considérable.

Le barrage de l'île aux Chats est à présent occupé par la compagnie du chemin de fer du Canada et de l'Atlantique, qui l'a sous ses soins, et elle y a posé sa voie ferrée.

Il a été construit un quai devant le barrage de la Grande-Île sur toute sa longueur. Ce quai a été bien fini, rempli de pierre et couvert de gravier. Il offre beaucoup d'avantages à la navigation.

Le quai d'aval, au sud, au pont de Saint-Timothée, et celui d'amont, du côté nord, ont été reconstruits au-dessus de la ligne d'eau. Tous les autres quais ont été tenus en bon ordre.

On a exhaussé la chaussée du canal sur bien des points, et réparé les murs de revêtement. Tous les puisards d'aqueduc, les fossés latéraux et décharges ont été nettoyés l'été dernier, et au printemps on les a débarrassés de la neige et de la glace.

On a aussi, comme d'habitude, fauché les mauvaises herbes de chaque côté du canal, en temps voulu.

On a posé 110 poteaux d'amarrage neufs, et on en a relevé et consolidé nombre d'autres.

CONSTRUCTIONS, CLÔTURES, ETC.

La maison des éclusiers de l'écluse n° 11 a été rebâtie. Il a été fait des réparations considérables à la maison du maître-éclusier de l'écluse n° 6. Toutes les autres maisons et leurs dépendances ont été bien entretenues.

Le terrain adjoignant la demeure du surintendant a été nivelé, clôturé et planté d'arbres.

On a réparé les clôtures aux maisons du percepteur et des éclusiers des écluses nos 8 et 12, et à l'atelier du gouvernement.

Une petite construction de 13½ pieds sur 18 a été érigée pour les éclusiers de l'écluse n° 9.

Deux nouveaux chalans ont été construits et les autres réparés.

DRAINAGE.

Outre le nettoyage des fossés dont il a été déjà fait mention, celui du côté sud du canal en aval de Valleyfield a été élargi et creusé sur quatre pieds de largeur et sur une longueur de 3,500 pieds.

LAC SAINT-FRANÇOIS.

Du côté nord, entre Coteau-Landing et Saint-Zotique, la rive a été emportée au point de rendre dangereux le chemin public. Pour empêcher les eaux du lac d'empiéter davantage sur la terre ferme et le chemin d'être détruit, on a construit aux endroits les plus exposés un mur de revêtement en pierre sèche, sur un lit de fascines, et cela sur une longueur totale de 3,494 pieds.

Ces travaux furent suspendus le 24 octobre 1884, le crédit étant alors épuisé. Le mur n'a été nullement endommagé par la glace ou l'eau haute, et a répondu sous tout rapport à ce qu'on en attendait.

Ce mur devrait être prolongé sur une longueur de 8,450 pieds aux endroits de la rive qui souffrent encore du dommage résultant de la même cause.

CANAL CHAMBLY.

Le canal a été clos par la glace le 30 novembre 1884, et rouvert le 4 mai 1885. Il n'y est survenu aucun accident ni d'interruption d'aucun genre.

Les travaux effectués dans le cours de l'exercice se divisent en deux parties : "Réparations ordinaires," et "Améliorations imputables au revenu."

Voici quelles ont été les principales réparations ordinaires :—

ÉCLUSES.

Ecluse n° 1.

Dans le mois de juillet, des parties des murs de retour de cette écluse, à l'extrémité d'amont, ont été démolies et reconstruites, et deux nouvelles passerelles ont été posées au-dessus des portes d'aval.

Ecluse n° 2.

Une nouvelle vanne avec sa charpente, et deux passerelles neuves y ont été posées.

Ecluse n° 3.

Une nouvelle vanne avec sa charpente a été construite et les portes d'aval ont été pourvues de passerelles neuves.

Ecluse n° 4.

Une paire de portes neuves a été placée dans les enclaves d'amont et de nouvelles passerelles ont été faites pour les portes d'aval.

Ecluse n° 5.

Un nouveau balancier et deux passerelles ont été faits pour les portes d'amont.

Ecluse n° 6.

Les quais à l'extrémité d'aval ont été partiellement reconstruits et on a posé de nouveaux poteaux de défense.

Ecluse n° 7.

Une tranchée a été pratiquée en arrière du mur et remplie de corroi pour empêcher la fuite de l'eau. Une vanne neuve et une paire de passerelles ont été posées aux portes d'aval.

Ecluse n° 9.

Les barres du haut des portes de l'écluse ont été renouvelées et deux nouvelles vannes ont été construites et posées.

Les murs de toutes les écluses ont été jointoyés au ciment de Portland dans le cours du mois d'avril.

PONTS ET DÉVERSOIRS

La vieille pile en pierre du pont n° 1 a été démolie et reconstruite avec du bois équarri, et on a fait du plancher là où c'était nécessaire sur les autres ponts.

Le pont tournant n° 3 a été remplacé par un neuf. Six ponts de chemin de halage ont été reconstruits sur l'île Sainte-Thérèse.

Les déversoirs n° 1 et 2 ont été réparés, et des réparations provisoires ont été faites au déversoir de Fryer, qu'on se propose de reconstruire au printemps prochain.

CHAUSSÉES ET FOSSÉS.

Dans le cours du mois d'avril, le perré entre les écluses nos 1 et 7 a été réparé et le fond a été débarrassé de toutes les pierres détachées.

Trois aqueducs et six milles de fossés latéraux ont été nettoyés.

Cent cinquante poteaux d'amarrage ont été faits et placés sur la chaussée aux endroits nécessaires.

CONSTRUCTIONS ET CLÔTURES.

Les réparations nécessaires ont été faites aux maisons des éclusiers et des gardiens de ponts.

Les clôtures longeant la ligne du canal ont été réparées et reconstruites en différents endroits.

QUAIS.

Environ soixante pieds du quai en amont de l'écluse n° 7 ont été planchés de nouveau et des poteaux neufs de défense ont été posés. Il a été réparé et renouvelé une partie du plancher du quai en aval de l'écluse n° 9 à son extrémité inférieure.

CHALANS.

Quatre chalans ont été réparés et calfatés, et deux d'entre eux ont été peints.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION—(IMPUTABLES AU REVENU.)

Cure-môle.

Le cure-môle qu'on avait employé en aval de l'île Sainte-Thérèse fut envoyé à l'écluse de Saint-Ours le 6 juillet 1884, et renvoyé au canal Chambly le 5 septembre, où l'on s'en servit jusqu'à la clôture de la navigation pour approfondir différents endroits depuis le déversoir n° 3 (celui de Fryer) jusqu'à un point un peu en aval de l'écluse n° 6. Les déblais furent employés à exhausser et à élargir la chaussée, et le reste fut mis en dépôt pour les besoins futurs.

Au printemps, la flotte de dragage fut réparée à fond, et à l'ouverture de la navigation, le cure-môle se rendit à Saint-Jean, où il continua de creuser différents endroits entre le pont de Langelier et celui de Jones. Les déblais furent mis en partie sur les quais et les jetées.

Le cure-môle a ordre de partir pour le canal Beauharnois après le 1er juillet.

ÉCLUSES.

Dans le cours de l'hiver et du printemps, on a démolie et reconstruit les murs en retour en amont, les murs d'enclave, et les bajoyers des deux côtés de l'écluse n° 4; les neuf rangs inférieurs sont refaits en bois, avec remplissage de béton en arrière, et la partie supérieure est reconstruite en pierre de taille avec du mortier de ciment.

Le mur du côté est de l'écluse n° 5 a été démolie et reconstruite de la même manière.

RIVIÈRE RICHELIEU.

On fait une exploration à fond et des sondages dans la rivière Richelieu à partir d'un point à aval de Saint-Jean jusqu'à Rouse's-Point.

En rapport avec cette exploration, des bornes-repères ont été posées en permanence sur des terrains appartenant au gouvernement à divers endroits le long de la rivière entre la frontière provinciale et Sorel.

Je transmets ci-joint un rapport détaillé fait par M. L. G. Papineau sur les travaux d'amélioration exécutés à l'écluse de Saint-Ours et sur le relevé hydrographique du Richelieu depuis Rouse's-Point jusqu'à Saint-Jean, P.Q.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

La navigation s'est fermée à cette écluse le 26 novembre 1884, et rouverte le 23 avril 1885. Le crue des eaux ne permit pas de se servir des écluses dans la période allant du 25 avril au 1er mai, et pendant laquelle les navires ont passé par-dessus le barrage.

Il n'y a pas eu d'autre interruption.

Six nouveaux caissons ont été construits, deux en amont de l'écluse, du côté de l'île, et quatre en aval de l'écluse—deux de chaque côté du chenal.

Une des portes d'aval de l'écluse a reçu des chaînes neuves, et les autres chaînes ont été examinées et réparées par le plongeur.

Le revêtement en pierre sèche en aval de l'écluse a été démoli et reconstruit. Les vieux caissons à chaque extrémité de l'écluse ont été réparés, et un des nouveaux caissons en amont de l'écluse, qui avait été déplacé par la glace, a été remis à sa place.

Il a été fait un débarcadère au caisson d'amont sur l'île, et on a pratiqué un chemin d'à peu près 100 pieds de long, avec des poteaux d'amarrage, pour faciliter le halage des trains de barges venant d'aval.

La glace a été coupée autour des portes de l'écluse et des caissons, et les portes ont été chargées d'un grand poids pour empêcher qu'elles ne fussent levées par les hautes eaux du printemps.

Les vieilles portes d'écluse ont été démontées pour les reconstruire. Un petit magasin a été rebâti pour conserver le ciment et autres matériaux.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

Le barrage a été réparé et mis de niveau. Trois chargements de gravier amenés par des chalans ont été mis sur le côté d'amont pour empêcher toute fuite d'eau. Un grand bac a été construit pour le service du barrage, et un petit pour servir soit au barrage ou aux caissons.

Les réparations ordinaires ont été faites à la maison du surintendant ainsi qu'aux dépendances, aux clôtures, etc.,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,

Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux,
Ottawa.

No 2.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

LACOLLE, 7 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet des divers travaux sous mon contrôle pendant l'exercice 1884-85.

SAINT-OURS.

Les travaux exécutés en cet endroit consistent en améliorations aux approches de l'écluse. Comme ces ouvrages furent seulement commencés en juin 1884, mais exécutés pour la plupart et terminés pendant l'exercice 1884-85, je les décrirai en entier comme appartenant à cette année.

Il s'agissait de continuer les travaux faits en 1883-84 savoir : construction de caissons détachés, servant à appuyer un système de booms pour guider les vaisseaux.

vers l'écluse—et creusage du chenal compris entre ces caissons et les anciennes jetées en pilotis construites du côté de l'île, en amont et en aval de l'écluse.

En 1883-84, nous avons établi 6 caissons en amont et 5 en aval, et construit les booms nécessaires pour les relier.

En 1884-85 nous avons prolongé la ligne située en aval de l'écluse, au moyen de deux nouveaux caissons et de 2 booms de 125 pieds de longueur, atteignant ainsi à une distance de 750 pieds de l'écluse. De plus nous avons prolongé du côté de l'île, l'ancienne jetée en pilotis par deux caissons et deux booms placés de manière à atteindre de suite le chenal profond, qui en cet endroit se dirige vers la rive ouest. Le caisson le plus éloigné forme une nouvelle tête de jetée et est plus élevé que les autres afin d'être au-dessus du niveau de l'eau haute dès l'ouverture de la navigation. Il pourra servir à recevoir la lampe à feu rouge qui marque cette entrée; en prévision de cet usage il est muni d'un escalier depuis le niveau de l'eau basse jusqu'à son sommet. Les deux côtés exposés au courant sont inclinés à un angle de 45° et forment brise-glace.

Cette disposition est indiquée au plan général annexé à ce rapport.

Tout l'espace compris entre les jetées a été creusé à une profondeur de 8 pieds, et le chenal qui avait auparavant à peine 100 pieds de largeur, a maintenant 220 pieds vis-à-vis la nouvelle tête de jetée et s'élargit encore dans la direction de l'ouest. Le cure-môle a été occupé à cette partie depuis le milieu de juin jusqu'au 16 août, et de cette date jusqu'à son départ pour Chambly il a travaillé à l'entrée d'amont.

APPROCHES D'AMONT.

La jetée en pilotis a aussi été prolongée de 250 pieds au moyen de deux caissons et de deux booms pour procurer plus d'espace aux vaisseaux qui se préparent à repartir après avoir franchi l'écluse.

Le chenal a été élargi jusqu'à ces nouveaux piliers afin de permettre aux vaisseaux de les longer ou de s'y amarrer au besoin.

Il a donc été construit en 1884-85 à l'écluse de Saint-Ours 6 caissons nouveaux dont 5 de 20' x 12' et un de 25' x 15' et 6 sections de booms de 3 pieds de largeur et d'une longueur totale de 700 pieds.

Et le cure-môle a creusé une superficie de 10,700 verges carrées environ.

Pour éviter de donner une trop grande profondeur aux caissons, ils ont été construits sur le fond tel qu'il se présentait, et la base a été garnie de palplanches du côté du chenal, qui a été creusé ensuite par le cure-môle. Ce système a réalisé une économie notable, et comme le courant est très faible, il paraît présenter assez de sûreté contre le glissement des caissons vers le chenal. Pour enfoncer les palplanches on s'est servi d'un mouton de 1,350 lbs., auquel il a fallu une nouvelle charpente dont vous trouverez un dessin ci-inclus.

Ces travaux complètent l'entrée d'aval et répondent bien aux besoins actuels.

L'entrée d'amont pourrait être encore améliorée en prolongeant de 300 à 400 pieds la ligne des caissons du côté de terre et en ajoutant un caisson vers le bout de l'île.

Les travaux ont été terminés vers le 12 septembre 1884.

EXPLORATION.

De Saint-Ours nous nous sommes rendus à Saint-Jean, puis à la Pointe à la Mule, pour commencer le relevé hydrographique de la rivière Richelieu dans sa partie supérieure. Durant l'automne nous avons étudié l'espace compris entre les phares de la Pointe à la Mule et la Pointe aux Esturgeons; et plus particulièrement les battures de la Pointe à la Mule,—la traverse de Saint-Valentin située vis-à-vis l'entrée de la rivière du Sud—et le chenal du côté ouest de l'île aux Noix.

Les plans de cette partie de la rivière ont été envoyés au département et permettent de se rendre compte des améliorations et des modifications dont le chenal est susceptible dans ces divers endroits.

Cette exploration de la rivière Richelieu a été continuée jusqu'au 20 décembre 1884.

L'hiver de 1885 a été employé à dresser les plans de ces divers arpentages, et aussi à une étude d'un projet de tunnel sous le canal Lachine, destiné à faciliter la circulation des véhicules entre les deux tronçons de la rue Wellington, interrompue par le pont tournant qui traverse le canal.

Au mois de juillet l'exploration du Richelieu a été reprise et se continue encore en ce moment.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,
Assistant ingénieur résident.

E. H. PARENT, écr,
Ingénieur surintendant, canal Lachine,
Montréal.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour amendes et dommages, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages.	Totaux.
1884.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
4 juillet..	Steamer South Eastern.....	Cie de Navig. de Longueuil.....		4 50	4 50
8 sept....	B. J. Bright	Lower	4 00	6 63	4 63
26 nov ...	B. Melinda	Lussier	10 00	25 00	35 00
		Totaux	14 00	30 13	44 13

M. CONWAY,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
MONTREAL, juillet 1885.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage des bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Items.	Nombre.	Taux.	Montant.
			\$ cts.	\$ cts.
1884-85....	Bois de chauffage			1,055 96
	Hivernage de bâtiments			136 58
	Total.....			1,192 54

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTREAL, juillet 1885.

CANAL LACHINE.

ÉTAT du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées, bois de chauffage, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Items.	Montant.
		\$ cts.
1884-85....	Usage du bassin.....	1,052 96
	Bois de chauffage	74 49
	Levées.....	82 00
	Total.....	1,209 36

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

BUREAU DU CANAL,
LACHINE, juillet 1885.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclüsier.)

Mois.	Ecluse n° 1—buse d'aval.		Ecluse n° 5—buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	19 9	18 9	12 6	11 10
Août	19 4	18 1	12 4	11 5
Septembre	18 1	17 5	11 6	11 0
Octobre	17 11	17 5	11 5	11 0
Novembre	18 9	17 4	11 7	10 8
Décembre	* 34 2	17 5	12 3	10 10
1885.				
Janvier	† 35 3	29 1	14 2	11 4
Février.....	29 11	27 0	12 2	10 4
Mars	28 1	25 0	10 4	9 0
Avril	‡ 38 6	26 2	15 5	8 11
Mai	34 1	22 10	15 7	13 11
Juin	23 0	20 10	14 5	13 2

* 30 décembre 1884.

† 7 janvier 1885.

‡ 26 avril 1885.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6—buse d'aval.		Ecluse n° 14—buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	12 6	12 0	13 0	12 6
Août.....	12 5	11 10	12 8	12 3
Septembre.....	11 9	10 9	12 8	12 3
Octobre.....	10 10	10 7	12 4	11 10
Novembre.....	11 2	10 9	12 4	11 9
Décembre.....	12 8	10 9	12 10	11 7
1885.				
Janvier.....	15 10	12 9	12 11	11 11
Février.....	22 0	16 6	12 11	11 11
Mars.....	22 8	16 6	11 0	9 0
Avril.....	17 6	15 9	13 2	9 6
Mai.....	16 0	14 5	12 9	12 3
Juin.....	14 0	13 3	13 0	12 3

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9—buse d'aval.		Ecluse n° 1—buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	11 11	9 11	9 0	7 8
Août.....	10 0	8 9	8 1	7 2
Septembre.....	8 11	8 0	7 8	6 8
Octobre.....	8 5	7 7	7 4	6 8
Novembre.....	10 3	8 2	7 6	7 0
Décembre.....	11 2	9 1	8 6	7 3
1885.				
Janvier.....	14 8	12 1	9 1	8 7
Février.....	12 10	11 5	9 1	8 7
Mars.....	13 7	12 1	8 8	8 3
Avril.....	21 0	13 8	11 9	8 4
Mai.....	19 6	14 1	11 7	10 2
Juin.....	14 0	11 4	10 0	8 5

ECLUSE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Buse d'aval.		Buse d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.				
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet.....	10 7	9 8	10 5	9 3
Août.....	10 1½	8 5½	9 5	8 6
Septembre.....	8 11	7 9	8 9	8 0
Octobre.....	8 11	7 11	8 10	7 9
Novembre.....	10 5	8 1	8 9	8 2
Décembre.....	12 4	8 6	10 4	8 7
1885.				
Janvier.....	14 4	10 10	11 11	8 8
Février.....	13 6	11 10	9 10	9 2
Mars.....	12 9	10 2	9 6	8 11
Avril.....	23 7½	10 8	19 6½	9 2
Mai.....	21 11	15 0	17 7½	12 0
Juin.....	15 14	12 2	12 1	9 11

No. 3.

CANAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE L'EXERCICE TERMINÉ
LE 30 JUIN 1885.

OTTAWA, 2 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les divers travaux placés sous mon contrôle. Ce rapport est divisé en deux parties, ayant chacune pour titre *Construction* et *Entretien*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,

Ingenieur-surintendant, C. R. O.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

CONSTRUCTION.

CANAL DE SAINTE-ANNE.

Au commencement de la présente année, la construction de l'écluse et du bassin dont le contrat avait été donné à MM. Baskerville, O'Conner et Cassidy, entrepreneurs, était terminée, et les travaux de sautage et de dragage du nouveau canal conduisant

à l'entrée d'amont, confiés à MM. E. E. Gilbert et fils, avaient avancé de 700 pieds en remontant, à partir de son extrémité-est.

Le dragueur dont ces messieurs se sont servi avait commencé les opérations le 22 juillet et les avait continuées jusqu'au 24 novembre 1884.

Reprises le 15 juin, elles ont été poussées d'une manière satisfaisante. Les nombreuses améliorations faites, pendant l'hiver, aux machines et à l'outillage, ont fait avancer les travaux beaucoup plus rapidement cette année que l'année dernière.

Parvenus à un endroit favorable, les entrepreneurs ont pratiqué une tranchée allant vers le nord à travers une étroite batture et communiquant avec un autre chenal qui sert à la navigation de la grande rivière. Par le chenal nouvellement ouvert, les navires ont pu entrer dans les écluses sans interrompre les travaux de creusage et de dragage.

Dans le cas où le trafic prendrait un volume énorme ou s'il survenait un obstacle quelconque, cette tranchée serait toujours d'une grande utilité, vu surtout sa proximité de l'écluse.

Au cours de l'exercice on a construit une porte de rechange qui pourra servir à un moment donné.

CANAL DE CARILLON.

Digue et glissoire.

Les travaux exécutés ici, au cours de l'exercice, se sont bornés à prolonger les estacades et les jetées sur le côté sud des abords de l'écluse de prise d'eau, à exhausser et augmenter les jetées qui forment l'entrée de la glissoire de la Pointe-Fortune, sur l'autre côté de la rivière, et à faire à la digue des réparations qui se continuent en ce moment et tirent à leur fin.

On a bouché la brèche qui s'est produite en 1883, mais il est devenu nécessaire d'étancher et de renforcer la digue dans les autres chenaux de la rivière, au nord et au sud, car elle est visiblement affaiblie. Dans le chenal du nord on a constaté qu'elle a baissé d'au moins 18 pouces. Le grand désavantage de cette digue a été l'étroitesse du radier sur le côté d'aval, car la chute d'eau passant par-dessus a causé une rupture dans le lit de la rivière, tout près de là, ce qui a mis la digue sur "le bord d'un précipice"; en remplaçant par un fort coffrage l'espace fait par cette rupture, le radier sera prolongé et la digue appuyée. Ces travaux sont en cours d'exécution, et nul doute que, une fois terminés, la digue ne laissera rien à désirer.

Le chenal du nord sera terminé dans quelques jours, puis on achèvera dans le chenal nord tous les travaux importants qu'il reste à exécuter.

Il y aura probablement quelque chose à faire entre la glissoire et la rive sud de l'Ontario; mais l'eau y est trop peu profonde pour exiger des travaux quelque peu considérables.

Le printemps dernier, les glaces, en partant, ont fait beaucoup de ravages parmi les piliers et les estacades qui forment l'entrée de la glissoire et du canal.

La crue soudaine et prématurée de la rivière, créée par des inondations inusitées, souleva les glaces et les charria en masses solides avec une violence telle que tous les piliers touchés par elles furent rasés jusqu'à fleur d'eau.

Ceux qui se trouvaient à l'entrée du canal furent remplacés dès que l'eau fut assez baissée pour permettre d'y travailler; mais sur le côté de la glissoire ils furent avariés au point de ne pouvoir plus servir cette année.

CANAL DE GRENVILLE.

Entrée de Green's Point.

Les travaux achèvent. Les écluses ont été rejointoyées au commencement du printemps, en sorte qu'elles seront toujours prêtes pour le trafic. Le terrain qui les entoure a été convenablement nivelé et enclos. On a également nivelé les chemins de halage sur les biefs entre les écluses et en amont. Sur le côté nord du canal, le

long de la clôture du gouvernement, on a pratiqué une tranchée pour la protéger contre l'eau qui descend tous les printemps des terrains élevés au nord et qui emportait avec elle plusieurs verges de terre et de débris dans le canal.

Les murs de revêtement le long du bief, de l'entrée d'aval et de l'écluse d'amont, sont terminés, et on a posé des poteaux d'amarrage à des intervalles de 100 pieds entre chaque sur toute la longueur de l'agrandissement.

A l'extrémité inférieure du mur de revêtement nord de l'entrée d'aval on a construit une pile de 30 pieds carrés qui termine maintenant ce mur; on est aussi à construire dans une profondeur de dix pieds, autour de la pointe formée par le caual et la rivière, un quai en caissons où les remorqueurs pourront amarrer en attendant leur passage dans l'écluse.

Entrée d'amont.

Cette entrée, dont la construction avait été confiée à feu M. James Goodwin, a été terminée au mois de septembre 1884, par l'enlèvement, au moyen du dragueur, de débris qui étaient restés au fond du canal et qui se trouvaient au-dessus du niveau du busc de l'écluse de prise d'eau. Il n'y a pas eu besoin de faire d'autres travaux.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les seuls travaux exécutés ici ont consisté à terminer l'effacement d'une batture qui se trouvait en amont des écluses. Un crédit de \$2,000 avait été primitivement voté à cette fin.

D. STARK,

Ingénieur-surintendant, C. R. O.

ENTRETIEN.

CANAL DE SAINTE-ANNE.

Ici la navigation a été close le 24 novembre 1884 et rouverte le 5 mai 1885.

Elle n'a subi aucune interruption dans tout le cours de l'exercice.

Il a fallu réparer les estacades entre les piliers qui forment le chenal jusqu'à l'Île Perreault, car elles avaient été avariées par la débâcle des glaces le printemps dernier. On a posé 1,000 pieds de nouvelles estacades le long du mur nord du bassin pour en protéger la maçonnerie. Jusqu'ici, et en attendant la construction d'un quai spécial, ce mur a tenu lieu de débarcadère.

Sur a fait aux portes d'écluses, aux bâtiments, etc., les réparations dont ils avaient besoin.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Ces canaux ont été fermés par la glace le 26 novembre 1884, et rouverts le 7 mai 1885. La circulation n'y a pas été interrompue pendant tout l'exercice. Sur le canal de Carillon, côté sud de l'entrée d'amont, il a fallu refaire une bonne partie des piliers et des estacades que la débâcle du printemps dernier avait considérablement avariés.

Les écluses du canal de Carillon n'ont pas eu besoin de beaucoup de réparations. On s'est borné à rejointoyer les murs et à peindre les portes et leur mécanisme.

Avant l'ouverture de la navigation on a pratiqué, dans la jetée conduisant à l'écluse d'amont, une issue pour laisser passer les débris, tels que dosses, bois échappé, etc., qui parfois obstruaient complètement l'entrée et empêchaient les portes de bien fonctionner. Le but que l'on avait en vue a été atteint, et l'inconvénient n'existe plus.

Les chemins, clôtures, etc., dont le département a le contrôle, ont été bien entretenus, comme toujours.

A l'époque des hautes eaux il a fallu encore, comme l'année dernière, faire faire au chemin public un détour sur les terres voisines. On veut, cette année, l'établir de manière qu'il soit à l'abri de la crue des eaux.

CHUTE A BLONDEAU.

Il n'a pas été fait de réparations cette année, mais on a dû recouvrir en bois les murs de l'écluse pour qu'elle puisse être utilisée à l'époque des hautes eaux, alors que quelques-uns des remorqueurs se trouvent dans l'impossibilité de remonter le courant.

Les patrons de bâtiments se plaignent des dépenses qu'ils sont obligés de faire pour leur remorquage à l'eau haute, et, à ce sujet, je prendrai la liberté d'attirer votre attention sur les moyens que je suggérais dans de précédents rapports pour faire face à cette difficulté.

CANAL DE GRENVILLE.

Les réparations exécutées aux cinq écluses de ce canal n'ont pas été considérables. A deux de ces écluses les vieux appareils de suspension en chêne ont été enlevés et remplacés par des gonds de fer noyés dans la maçonnerie. Le mécanisme à suspension a subi des réparations générales, et on a posé de nouveaux boulons d'ancrage avant l'ouverture de la navigation.

Les portes et leur mécanisme ont été peinturés et les murs rejointoyés ; on a mis de nouvelles roulettes sous les portes.

Tous les ponts qui traversent ce canal sont en bon état, sauf le pont-tournant de Grenville, qui devra bientôt être refait.

On a, comme d'habitude, réparé les berges et enlevé les débris et les cailloux tout le long des biefs. Ces réparations occasionnent, tous les ans, des dépenses considérables, parce que les berges et les murs n'ont jamais été complètement terminés et protégés. Aussi, au lieu de continuer ces réparations, il vaudrait mieux recommencer tout l'ouvrage, et en ce faisant, élargir diverses parties du canal de manière à donner à celui-ci la même capacité de navigation qui existe aujourd'hui entre Grenville et Montréal.

CANAL DE LA CULBUTE.

Ici, la navigation a été close le 27 novembre 1884, et rouverte le 18 avril 1885.

On a fait quelques légères réparations aux portes des écluses.

Vingt et un bateaux, d'un tonnage collectif de 1,000 tonneaux, ont passé par le canal durant la saison.

Aux mois de septembre et d'octobre derniers, les bateaux de la Compagnie des Estacades et Piliers de l'Ottawa ont été mis dans l'écluse d'amont pour être réparés.

D. STARK,

Ingénieur-surintendant, C. R. O.

No 4.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 24 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les travaux placés sous mon contrôle; pour l'exercice terminé le 30 juin 1885:—

Le canal de Cornwall s'est maintenu en bon état jusqu'au 8 décembre, époque où il fut fermé par la glace. Rouvert à la navigation le 8 mai, il resta en bon ordre jusqu'au 1er juillet.

Les travaux exécutés au cours de la dernière saison entrent dans la catégorie des réparations ordinaires, excepté la construction d'un ponton par G. R. Miller, la réparation d'une paire de portes d'aval et d'une paire de portes d'amont, le bordage à nouveau de l'enclave d'aval de l'écluse n° 18, des réparations générales à tous les déversoirs d'alimentation et à la culée du pont de Cornwall, l'exhaussement des murs en talus et des remblais, et le nettoyage des tunnels, des fossés et des drains.

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

D. A. MACDONELL,
Contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

CANAL DE CORNWALL.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 15, à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 21, à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Ecluse n° 15—busc d'aval.		Ecluse n° 21—busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
1884.				
Juillet	11 8	11 5	12 0	11 4
Août.....	11 7	11 2	11 7	11 2
Septembre ..	11 11	10 10	11 4	10 0
Octobre	11 10	10 3	11 1	10 0
Novembre	10 6	10 1	11 2	9 8
Décembre	17 6	10 1	10 8	9 6
1885.				
Janvier.....	24 4	12 0	10 11.	9 4
Février	22 0	17 0	12 2	9 0
Mars	21 10	18 2	10 8	8 7
Avril	21 2	11 4	10 7	8 5
Mai	11 3	11 1	11 0	10 0
Juin	11 4	10 11	11 9	10 0

No 5.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURG, 8 août 1885.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et la condition des canaux de Williamsburgh placés sous mon contrôle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Ces canaux (qui embrassent ceux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, de la Jonction de la Pointe-des-Iroquois et des Galops) ont été fermés à la navigation le 7 décembre 1884, et rouverts le 4 mai 1885. Ils ont été entretenus en bon ordre, et la navigation n'a subi aucune interruption.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

On a placé sur les murs d'écluse une pièce neuve pour les tourillons, et on a fait d'autres réparations aux portes. On a placé des rouets neufs dans les puits et réparé les cabestans. La jetée et le brise-glace d'aval ont été réparés, et on a préparé du bois pour réparer, dans le cours de la saison, les jetées d'amont et d'aval. Les levées sont en bon état. Les maisons des éclusiers ont été recouvertes en bardeaux et réparées, et on a entouré d'une clôture le terrain sur lequel se trouve la maison du gardien.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Une des portes de l'écluse a été démontée, et on y a posé de nouvelles ventelles. Des réparations ont été faites aux portes des écluses nos 23 et 21. Quelques rouets neufs ont été placés dans les puits. On a réparé la jetée ou quai au pied de ce canal, et des réparations générales ont été faites aux levées. Le canal a besoin d'être dragué en quelques endroits.

CANAL DE LA JONCTION DE LA POINTE-DES-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Des réparations générales ont été faites aux portes de l'écluse n° 25. Des ventelles, pièce de fondation et galets neufs ont été posés aux portes de l'écluse n° 26. On a mis des pièces coudées et des moises neuves à la porte de l'écluse n° 27. Les réparations de la jetée à la tête du canal des Galops ont été terminées, et on a reconstruit et prolongé le quai en aval du canal de la Pointe-des-Iroquois. On a ouvert le fossé sur le côté nord du canal de la Pointe-des-Iroquois. Les caves des maisons des éclusiers ont été perrées, et on y a établi des égouts. Les levées et les estacades de ces canaux ont été bien entretenues.

Les ponts-mobiles qui traversent les écluses 25 et 26 ont été réparés; on a exhaussé les pierres de pivot, ajusté les pivots et nivelé la couronne de roulement.

Le bateau-bouée a été mis en cale et complètement réparé. Les bouées, entre Johnston et Dickinson's-Landing, ont été réinstallées et tenues en place.

Vu que les eaux du Saint-Laurent sont restées hautes, l'alimentation des canaux a été facile.

Je joins à mon rapport un état indiquant le maximum et le minimum de l'eau sur les buses des diverses écluses à l'entrée et à la sortie de ces canaux pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,

Contrôleur des canaux de Williamsburgh.

Monsieur A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

CANAL DE WILLIAMSBURGH.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses des différentes écluses, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, busc d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1885.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 6	10 8	Janvier	9 10	8 10
Août.....	11 1	10 0	Février.....	12 0	9 10
Septembre.....	10 9	10 0	Mars.....	9 11	8 9
Octobre.....	10 5	9 4	Avril.....	10 0	8 6
Novembre.....	10 0	9 0	Mai.....	10 7	9 11
Décembre.....	9 10	9 0	Juin.....	10 10	10 0

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, busc d'aval, pied du canal.		Ecluse n° 24, busc d'amont, tête du canal.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 5	10 11	12 3	10 11
Août.....	11 3	10 3	11 9	10 9
Septembre.....	10 10	9 9	12 0	10 6
Octobre.....	10 5	9 0	10 6	9 3
Novembre.....	10 2	8 5	9 9	8 9
Décembre.....	10 0	8 3	9 9	8 0
1885.				
Janvier.....	10 6	8 3	9 10	7 0
Février.....	10 11	9 2	7 9	6 9
Mars.....	9 6	7 5	7 10	7 0
Avril.....	10 2	6 6	10 0	7 0
Mai.....	10 7	9 11	10 6	9 10
Juin.....	11 2	10 1	12 0	01 0

JONCTION DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET CANAL DES GALOPS.

Mois.	Pointe aux Iroquois. Écluse n° 25—busc d'aval. Pied du canal.		Galops. Écluse n° 27—busc d'amont. tête du canal.					
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
1884.								
Juillet	15	3	14	0	12	6	11	2
Août	14	4	13	4	11	8	11	1
Septembre.....	13	10	12	4	11	9	10	7
Octobre.....	13	0	11	2	11	3	10	0
Novembre.....	12	6	11	6	11	7	9	9
Décembre.....	13	4	11	2	12	0	9	3
1885.								
Janvier.....	13	0	9	6	11	2	8	4
Février.....	12	0	10	0	8	9	8	0
Mars.....	11	0	7	4	9	2	7	9
Avril.....	12	10	8	0	10	8	8	3
Mai.....	13	1	12	5	11	1	10	6
Juin.....	14	10	12	10	11	9	10	2

No 6.

CANAUX DE WELLAND.

BUREAU DU CONTRÔLEUR,

SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux—l'ancien, le nouveau et la rigole d'alimentation—pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Les canaux ont donné satisfaction à tous ceux qui s'en sont servi, et il n'y a eu qu'un seul accident: la goëlette *Westside*, en montant, est allée donner contre le tablier du pont tournant de Humberstone, qui n'était pas encore tout à fait ouvert; le choc déplaça le pont, mais pas assez, heureusement, pour le faire tomber dans le canal. Je l'ai fait replacer en ligne avec la pile de support, en sorte que la navigation n'a pas été interrompue et qu'on a pu exécuter toutes les réparations nécessaires. Un bateau-passeur a fait le service des piétons en attendant le rétablissement de la circulation.

Depuis mon dernier rapport, j'ai placé, au pied de l'écluse n° 1 du canal neuf, un appareil à jaugeer les bateaux, et nous pouvons enfin contrôler le tirant de tous les bateaux avant leur entrée dans le canal par l'un ou l'autre bout, ce qui a pour effet d'empêcher leur surchargement.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1884, et rouverts, le 5 mai 1885.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DÉTAILS DES TRAVAUX DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

DIVISION N° 1—DEPUIS LE HAVRE DE PORT-DALHOUSIE JUSQU'AU PIED DE L'ÉCLUSE N° 13.

Chantier, Port-Dalhousie.

Fabriqués un gros tour pour tourner les poteaux d'amarrage et les cabestans. Confectionné huit barrières et bateaux pour transporter la pierre; tourné et recouvert en fer 82 poteaux d'amarrage; confectionné 390 coins de chêne et 405 augets pour les tiges de la roue hydraulique; fait diverses réparations au bureau du percepteur, aux maisons et aux bâtiments du maître du havre et du gardien de l'écluse; mis une clôture autour du havre.

Mis sur les coulisses et considérablement renforcé la came et la sonnette flottante. Renforcé et refait le cheval-vapeur. Construit et installé un grand réservoir pour fournir de l'eau à la chaudière à vapeur en cas d'incendie. Confectionné 10 grands coffres à outils, huile, houille, etc., pour les éclusiers. Fait et posé 9 enseignes de pont et poteaux-indicateurs.

Construit et terminé un puissant chalan-grue, 50 pieds de quille, 23 pieds de bau et 7½ pieds de cale, pour lever les portes d'écluses et faire les grosses réparations. Placé sur le chantier le vieux chalan à pierre qui a été converti en sonnette flottante; mis sur le chantier plusieurs portes d'écluses qui ont reçu des réparations considérables.

Construit deux wagons de tramway pour transporter les grosses pièces de fonte et les billots dans l'atelier. Construit dans la cour une grande latrine double pour les employés et les matelots. Entouré la cour d'une clôture en planches, 221 pieds de long et 8 de haut.

Le vieux chalan de levage *Red River*, a été mis sur le chantier, reconstruit et converti en bac traversier.

La vieille sonnette a été coupée en deux sur le sens de la longueur, et on en a fait deux flotteurs pour travailler autour des écluses, des déversoirs, des chalans, etc, etc. Construit deux dragues à mains pour curer les écluses, puisards, etc, etc. Fabriqué deux échelles et deux petites grues pour retirer les matériaux du pied des écluses. Reconstruit le chalan aux outils et réparé trente brouettes.

Ecluse n° 1, pont n° 1 et bief.

Enlevé les portes d'aval. Exhausé les seuils avec de la tôle à chaudière. On a démonté la porte de droite qui a été mise sur le chantier pour réparer la vanne, et on l'a ensuite remise en place.

Construit et installé un appareil pour jauger les bateaux, afin de contrôler leur tirant.

Enfoncé 172 pilots de chêne pour former des berceaux propres à recevoir les portes de rechange; nivelé, ceinturé, entretoisé et boulonné les dits pilots. Placé sur le côté est de l'écluse, de nouveaux rouets pour la manœuvre des chaînes. Fait des réparations considérables au tablier du grand pont qui traverse le déversoir de décharge près des moulins de Neelon, et donné deux couches de peinture à ce pont. Réparé et remis en ordre l'écluse et son mécanisme. Nettoyé la chambre et les puisards au moyen de la drague, qui a enlevé de grandes quantités de vase et de pierre laissées là par les entrepreneurs. Mis des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées.

Ecluse n° 2 et bief.

Placé un nouvel appareil de levage sur le déversoir pour lever les ventelles.

Renforcé quelques-uns des poteaux d'amarrage, afin que les plus gros bâtiments puissent y amarrer en entrant dans l'écluse.

Enlevé la vase et les rebuts des portes d'aval.

Complètement réparé le mécanisme de l'écluse.

Enveloppé les roues hydrauliques dans des boîtes pour qu'elles puissent mieux manœuvrer.

Enlevé, réparé et reposé l'appareil de fermeture du pont.

Curé la chambre et les puisards au moyen de la drague, qui a enlevé de grandes quantités de vase et de pierre laissées là par les entrepreneurs.

Mis de nouvelles ceintures aux portes d'amont.

Ecluse n° 3, pont n° 2 et bief.

Donné deux couches de peinture au pont.

Enlevé l'appareil de fermeture du pont. Construit une pile en pierre dans laquelle on a inséré un loquet. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles; remis en ordre douze appareils d'engrenage avec axes, accouplements, roues, boîtes de roues, etc. Remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés. Remis en ordre la plaque tournante du pont.

Ecluse n° 4, et bief.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière, et reposé les portes.

Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Renforcé les poteaux d'amarrage. Fait 500 pieds de fossés d'une profondeur moyenne de 3 pieds pour assécher l'étang.

Ecluse n° 5, et bief.

Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Renforcé les poteaux d'amarrage. Enlevé, huilé et reposé les câbles. Placé dix nouvelles boîtes en chêne pour les tiges. Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées. Remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés. Fait et rempli de pierre 426 pieds de fossés au pied du remblai, et construit un aqueduc en siphon sous le chemin.

Pont n° 3, rue du Lac.

Fait 500 pieds de fossés sur le chemin de halage pour écouler l'eau aux abords du pont. Réparé les flotteurs. Posé de nouveaux boulons à goupille et de nouvelles chaînes où il en fallait. Réparé le chapeau en pierre.

Pont n° 4 (pont du chemin de fer).

Réparé les flottes et les ceintures. Posé de nouveaux boulons à goupille et de nouvelles chaînes où il en fallait.

Ecluse n° 6, et bief.

Mis 14 nouvelles boîtes en chêne aux tiges et remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés.

Pont n° 5, rue de Genève.

Exhaussé la pile de pierre pour y placer le loquet. Donné deux couches de peinture au pont.

Ecluse n° 7 et bief.

Remplacé par une neuve la porte d'amont de droite, qui a été réparée pour servir plus tard.

Fait 1,976 pieds de rigoles au pied du terrassement pour écouler les eaux pluviales, et 960 pieds de fossés empierrés et couverts.

Confectionné 834 pieds de chemin en bas de la levée pour se raccorder aux chemins publics latéraux interceptés par le terrassement du canal.

Enlevé la glace et la neige du fossé principal, par un très grand froid. Posé de nouvelles boîtes en chêne aux axes.

Construit un magasin de 24 sur 24 pieds, à deux étages, pour y placer l'outillage du canal, près de la maison du garde-magasin. Converti en résidence pour le gardien une maison inachevée, achetée il y a quelques années en même temps que le

terrain. Le garde-magasin se trouvera, de la sorte, toujours en mesure de faire face aux accidents.

Pont n° 6, rue Niagara.

Posé deux poteaux indicateurs et des signaux aux deux bouts du pont. Peinturé celui-ci ainsi que les clôtures des abords. Exhaussé et nivelé le chemin sur le côté sud; de même sur le côté nord, pour détourner l'eau. Réparé complètement les défenses, ceintures et flottes. Nouveaux boulons à goupille et chaînes.

Arasé et renforcé les groupes de pilots.

Ecluse n° 8 et bief.

Mis 26 nouvelles portes en chêne aux axes. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Ecluse n° 9 et bief.

Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées; renforcé les poteaux posés à la tête de l'écluse. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière de $\frac{7}{8}$ de pouce. Remis les portes en place.

Pont n° 7, (chemin de Queenston).

Peinturé le pont. Réparé les défenses et les flottes. Posé un nouveau plancher. Exhaussé et nivelé les abords pour détourner l'eau pluviale.

Ecluse n° 10 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière de 1 pouce, et remis les portes en place.

Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées. Vidé le bief; posé des tourillons neufs dans les ventelles des deux portes d'aval, et resserré les vis.

Pont n° 8 (chemin Homer).

Peinturé le pont. Complètement réparé les défenses, flottes et ceintures. Nouveaux boulons à goupille et chaînes, etc.

Ecluse n° 11 et bief.

Mis onze nouvelles boîtes en chêne à l'axe. Posé de nouveaux câbles, une turbine et une matrice aux portes.

Curé le radier de l'écluse pour faciliter le jeu des portes.

Ecluse n° 12 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage. Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les portes. Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la grosse tôle à chaudière, et remis les portes en place.

DIVISION N° 2.—DEPUIS LE PIED DE L'ÉCLUSE N° 13 JUSQU'AU PONT N° 13 (MARLATT).

Ecluse n° 13 et bief, et pont n° 9.

Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Posé deux câbles neufs et un engrenage intermédiaire. Peinturé le pont.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé un collet d'acier neuf sous le manchon, et de nouvelles boîtes en chêne aux tiges.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Posé un câble neuf et une nouvelle matrice de cuivre. Posé deux plaques d'acier sous les manchons, et deux vis de rappel.

Ecluse n° 15 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges, une vis de rappel et un câble neuf. Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière et remis les portes en place.

Remplacé par une neuve une porte d'aval qui a été transportée au chantier. Port-Dalhousie, réparée et mise en réserve pour plus tard.

Bétonné le plancher de la cave de la maison de l'écluse.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 16 et bief.

Posé de nouvelles boîtes aux tiges, et quatre câbles neufs.

Un seuil de prolongement et deux matrices neuves. Renforcé les poteaux d'amarrage. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Construit deux maisons de garde, de 8 x 10 pieds, au tunnel du chemin David.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé de nouvelles boîtes aux tiges, et trois câbles neufs. Enlevé les portes d'aval, exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière, et remis les portes en place. Renforcé les poteaux d'amarrage. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison. Posé un levier neuf pour l'arbre de la roue hydraulique, et un nouvel appui pour le levier.

Remplacé par une neuve une porte endommagée. Battu une certaine quantité de graine de trèfle pour ensemençer les berges.

Posé aux portes deux ventelles, deux câbles, trois tiges, une roue hydraulique et trois matrices de cuivre.

Ecluse n° 18 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges, ainsi qu'un pignon neuf. Un engrenage intermédiaire, cinq câbles et deux vis de rappel aux portes.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Construit deux maisons de garde, 8 x 10 pieds, au tunnel du chemin de fer Grand-Tronc.

Ecluse n° 19 et bief.

Posé aux portes quatre câbles, une matrice, deux tiges, un mât, six ventelles et une roue hydraulique.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Posé une nouvelle vis de rappel et deux pignons.

Avenglé une fuite dans la levée du déversoir.

Ecluse n° 20 et bief.

Posé aux portes quatre câbles neufs, trois engrenages intermédiaires, un engrenage principal, deux collets d'acier et un levier.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave.

Ecluse n° 21 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Enfoncé et convert 95 pilots devant former un mouillage pour de nouvelles portes de rechange, transporté des portes de rechange et tirer de la pierre pour les cale.

Posé un nouveau poteau d'ancrage et trois liens neufs.

Ecluse n° 22 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges. Posé aux portes cinq pignons, trois engrenages intermédiaires, trois tiges, une matrice et sept câbles neufs. Remplacé par une neuve une vieille porte d'amont qui a été transportée au chantier de Port-Dalhousie, réparée et mise en réserve pour plus tard. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.

Posé aux portes trois câbles neufs, un accouplement et deux matrices de cuivre.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Redressé le poteau tourillon de la porte d'écluse.

Réparé un éboulis dans la levée à la tête de l'écluse.

Ecluse n° 24 et bief, et pont.

Posé aux portes six câbles neufs, deux matrices de cuivre, un engrenage intermédiaire, un pignon, deux galets.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Peinturé le magasin, la grue et le cheval-vapeur.

Placé deux barrières au pied du pont sur la chaussée. Construit 50 pieds de clôture en planches pour guider les attelages traversant le pont du canal, 225 pieds de clôture en fil métallique barbelé et 40 pieds de clôture en planches pour enclore le chantier à la tête de l'écluse. Confectionné et posé une barrière sur le côté du chemin de halage pour empêcher les animaux d'aller sur la levée.

Construit un bureau de 12 x 16 x 10 pieds pour le gardien. Levé les portes d'aval et redressé les poteaux tourillons, mis de nouveaux seuils et ajusté deux tirants.

Pont n° 11 (pont de chemin de fer).

Peinturé les défenses du pont de chemin de fer, ainsi que la maison du gardien, et posé une corniche à celle-ci.

Ecluse n° 25 et bief, et pont.

Posé aux portes quatre câbles neufs et deux collets d'acier.

Entouré la levée et les terrains de l'Etat d'une clôture de 1,455 pieds en fil métallique barbelé et d'une clôture de 60 pieds en planches; posé deux portes.

Peinturé la maison du pont qui a reçu une nouvelle corniche et un plancher neuf. Reposé les portes et les fenêtres.

Construit 40 pieds de balustrade au bout du pont.

Installé deux planchettes d'avertissement à chaque bout du pont.

Mis 30 cordes de pierre à l'extrémité du radier du déversoir.

Paré en pierre la levée le long de Marlatt's-Pond, côté de l'ancien canal.

Démi-écluse et bief.

Enlevé et remplacé vingt-deux poteaux d'amarrage entre l'écluse de prise d'eau e Allanburgh.

Enclos la berge et le terrain appartenant au gouvernement, de 1,584 pieds de clôture en fil de fer barbelé et de 214 pieds de clôture en planches, à l'est du canal. Fait et posé un vantail.

Pendu une nouvelle porte d'écluse et transporté la vieille à l'atelier de Port-Dalhousie.

Réparé et peinturé la maison de la demi-écluse et posé une nouvelle corniche.

Construit à partir de Bear's-Dams, 540 pieds de drain de 2 pieds de largeur au sommet, de 1 pied au fond et de 6 pieds de profondeur, rempli de pierres concassées, pour la décharge des eaux qui suintent du canal. Nettoyé 75 pieds de fossés entre les aqueducs pour empêcher l'eau de déborder dans le chemin pendant les crues.

Pont n° 13 (Marlatt).

Peinturé les défenses du pont.

Construit deux loges de gardien au tunnel de Marlatt, deux à celui de Higgins et deux à celui de Davidson.

Couvert en bardeaux et peinturé la maison du pont, et posé une corniche neuve.

Enlevé et remplacé trente-deux poteaux d'amarrage, du côté ouest du canal, entre le pont n° 16 et Allanburgh.

*DIVISION N° 3.—DEPUIS LE PONT N° 13 (MARLATT) JUSQU'À L'AQUEDUC À WELLAND**Pont n° 14, (Allanburgh).*

Réparé les flotteurs. Réparé la chaussée aux abords du pont.

Réparé les musoirs à l'entrée de l'écluse.

Réparé les portes d'écluse. Réparé le pont du chemin Hurricane.

Rempli la mare à Port-Robinson, et creusé un long fossé pour l'écoulement des eaux stagnantes à l'étang de Lowry. Rempli plusieurs marres stagnantes.

Pont n° 16 (Chemin du Quaker).

Réparé le pont avarié par le *Monteagle*. Construit un nouveau pont sur le chemin du Quaker pour passer le fossé creusé par le gouvernement, et réparé la chaussée à l'extrémité du pont n° 16 (pont du Quaker), au moyen de terrassements et d'un fossé.

Ecluse Welland (nouvelle).

Curé l'écluse. Remplacé les treuils et refait le plancher alentour. Posé de nouvelles ferrures aux vantaux d'aval, et calfater ces vantaux. Réparé les main-courantes des vantaux et posé de nouveaux pitons aux ventelles des portes.

Posé neuf poteaux d'amarrage.

Enlevé et remplacé par des cylindres de bois les cylindres de fer de tous les treuils.

Levées.

Creusé les trous nécessaires et posé 16 poteaux d'amarrage. Peinturé ces poteaux. Réparé les levées des deux côtés du canal depuis le pont n° 13 jusqu'à Welland. Curé, ouvert et emboîté plusieurs aqueducs traversant le chemin de halage. Réparé la clôture autour du presbytère, près de Welland, et posé des planches aux portes et aux fenêtres.

*DIVISION N° 4.—DEPUIS LE PONT-AQUEDUC (WELLAND) JUSQU'AU PORT COLBORNE.**Pont-Aqueduc (Welland).*

Construit une cabane provisoire pour l'usage de l'inspecteur du pont-aqueduc.

Ajusté et posé solidement dans la maçonnerie deux nouveaux poteaux d'amarrage en fer.

Construit un bac de 16 pieds pour servir sur le pont-aqueduc.
Placé 230 pieds plus au sud le sémaphore du côté nord du pont-aqueduc.

Vieux pont-tournant (Welland).

Levé et réparé le vieux pont-tournant à plusieurs reprises.

Pont n° 17 (Welland).

Enlevé les fils de sémaphore de l'approche du pont-tournant, ces fils nuisant à l'entrepreneur.

Pont n° 19 (Jonction).

En bon état.

Pont n° 21 (Humberstone).

Le pont a été endommagé par la goëlette *Westside*, qui l'a déplacé de 3 pieds vers le sud et l'a fait déjeter de 2 pieds. Plusieurs pièces de la ferrure ont été brisées.

Le pont a été levé et remis en place. Les ferrures en fonte, le double engrenage, la crémaillère, etc., ont tous été renouvelés.

Tranchées dans le roc.

Déplacé les flotteurs qui nuisaient à l'entrepreneur.

Réparé souvent les flotteurs, construit 1,300 pieds de flotteurs neufs; et mis le tout en place.

Fossés latéraux.

Construit un pont sur le fossé latéral entre Humberstone et Port-Colborne. Fait des réparations à l'entrée du fossé latéral dans le canal, du côté ouest.

Ouvrit le fossé latéral entre Humberstone et Port-Colborne; ainsi que le fossé latéral de chaque côté du canal entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le lac, et le fossé de l'ouest du canal près de Lyon's-Creek, de même que le fossé au nord de Humberstone, du côté de l'ouest et du côté de l'est du canal, entre Humberstone et Ranny's Bend.

Posé un grillage à l'aqueduc du côté de l'est du canal.

Pont n° 23 (écluse et port de Port-Colborne).

Réparé le vieux brise-lames et les maisons des éclusiers. Curé le buse de l'écluse et posé un manchon. Reposé les poteaux d'amarrage autour du port et le long des berges jusqu'au pont n° 21 (Humberstone). Réparé la jauge à l'écluse de Port-Colborne. Construit 200 pieds de tramway et des wagons, pour servir à la construction d'un brise-lames.

Construit un nouveau bateau-passeur, de 18 pieds de quille et de 5 pieds de largeur—avec siège sur les côtés et plancher à claire-voie.

Construit 1,295 pieds de clôture autour des terrains du gouvernement.

NOTES GÉNÉRALES.

Il a été souvent recours à un plongeur pour enlever la boue ou les obstacles sur les seuils d'écluse à différents endroits.

Tout le mécanisme des portes, de la turbine du déversoir de trop-plein, et des ponts a été constamment visité et entretenu. Partout les fossés et les aqueducs ont été curés et approfondis.

Le bois de dérive et les billots enfoncés ont été enlevés. On a coupé les charbons sur les terrains de l'Etat.

Amendes et dommages.

Dans le cours de l'exercice, j'ai perçu des patrons et propriétaires de navires, la somme de \$762.47, en amendes imposées pour infractions aux règlements et pour

dommages causés aux constructions ; et j'ai remis cet argent à MM. H. H. Collier et W. B. Clarke, percepteurs de péages, le premier à Sainte Catherine et le second à Port-Dalhousie, selon l'état ci-attaché marqué A.

Remis à M. H. H. Collier.....	\$335 86
Remis à M. W. B. Clarke.....	426 61
Total.....	<u>\$762 47</u>

J'annexe aussi le relevé (marqué B) des plus hautes et des plus basses eaux sur les seuils des écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne, pour chaque mois de l'année, et un relevé comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1884 et 1885, lequel état fait voir que l'eau a été de 8 pouces plus haute à Port-Dalhousie et de 2 pouces plus basse à Port-Colborne que dans le même mois de l'année 1884.

ANCIEN CANAL WELLAND.

DÉTAIL DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DE L'ANCIEN CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Posé des barrages à la tête et au pied de l'écluse n° 1, et après beaucoup de difficultés occasionnées par des fuites, on a réussi à assécher l'écluse. On a constaté que les buscs, le radier, les tabliers et les puisards avaient besoin d'être renouvelés ou considérablement réparés. Les vieilles portes ont été enlevées et remplacées par de nouvelles, qui ont été montées avec des ferrures d'un nouveau modèle. Reconstruit le mur de chute. Les buscs et le béton ont été enlevés et remplacés. Les buscs ont été couverts de fortes plaques en fer. Réparé et remplacé quelques-unes des pierres du couronnement. Enlevé et reposé le quart de cercle de rotation après en avoir rendu l'épaisseur uniforme. Posé cinq pièces de pin de 40 pieds de longueur et de 12 pouces sur 12 pouces, bien boulonnées, pour former un puisard.

Il a fallu employer jour et nuit deux pompes à vapeur pendant deux jours, et une pendant plusieurs semaines pour remédier aux infiltrations. Enfoncé douze pilots en chêne le long du chemin de halage flottant pour remplacer ceux qui étaient pourris, et couronné ces pilots. Remplacé les madriers des flotteurs là où il y avait lieu.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Levé plusieurs fois le pont du canal. Construit une approche de pont en pierre et gravier. Ajusté les tirants du pont. Posé un nouveau couronnement à la charpente, changé les galets et ajouté d'autres galets. Posé deux pièces neuves à la couronne de rotation, et posé des madriers au tablier.

Pont tournant (sur le chemin de fer).

Levé le pont, replanché le pont avec des madriers de 3 pouces. Posé une nouvelle aiguille et un nouvel écriteau.

Construit en bois et en pierre une nouvelle approche au pied du pont. Exhaussé le coffrage dessous le pont, et construit en sous-œuvre des fondations en pierre. Renouvelé les pièces de bois de la couronne de rotation et mis le tout en bon état.

Pont de la rue Saint-Paul.

Enlevé les vieux madriers de la tête du pont. Posé de nouvelles longrines de 3 x 6 pouces par-dessus les anciennes de façon à uniformiser le niveau du pont d'un bout à l'autre, et posé de nouveaux madriers. Reposé et boulonné les longrines de couronnement sur le tablier. Posé un nouvel écriteau à l'extrémité nord du pont.

Ecluse n° 3, et bief.

En bon état.

Bureau du canal.

Descendre le haut du mât à pavillon. Réparé les cordages, construit sept paravents. Descendre le mât de dune du mât de pavillon; arrangé la drisse en fil de cuivre. Replacé le mât de dune et ajusté les étais. Fait quelques réparations aux bureaux.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Soulevé le pont du canal. Réparé le pont fixe en aval de l'écluse; posé des chapeaux de 10 pouces sur 12 pouces au sommet des chevalets, revêtu l'intérieur en planches de pin de 2 pouces pour retenir l'argile et les pierres. Posé de nouvelles longrines recouvertes en madriers de pin de 3 pouces; boulonnées de part en part sur une surface de 40 pieds sur 12. Déplacé et remis en place les ancrs et le treuil de la porte d'aval du côté de la berme.

Resserré les tiges. Réparé le chemin de halage flottant. Placé un écriteau pour avertir les gens en voiture de passer au pas.

Posé des aqueducs en bois traversant le chemin de halage.

Recouvert la berme de pierres.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Soulevé le pont du canal; posé de nouveaux galets à l'extrémité de la grande-portée; ajusté les liens et les tirants.

Posé de grosses pièces sous la couronne de rotation de la tête du pont. Peinturé le pont. Construit un nouveau pont de 52 pieds sur 6 pieds de large sur le déversoir de trop-plein; posé des deux côtés un garde-corps de 2 pieds 9 pouces de hauteur. Peinturé le tout.

Posé une nouvelle tige à pas de vis à la ventelle, du côté du chemin de halage, à la porte d'amont. Transporté la maison de l'écluse à l'écluse n° 6. Démoli et reconstruit les murs en aile du déversoir de trop-plein, de façon à ce qu'ils soient 1 pied et 6 pouces plus élevés que les anciens. Jointoyé les vieux ouvrages, déchaussé et corroyé le massif des murs en aile, creusé les fondations de la culée du nouveau pont du côté de la berme.

Ecluse n° 6, et bief.

Construit un nouveau pont de 16 sur 18 pieds sur le déversoir de trop-plein à la tête de l'écluse, du côté de la berme, avec longrines de 8 pouces sur 12, recouvertes en madrier de pin de 3 pouces, et d'un couronnement de 6 pouces sur 8 boulonné aux longrines du pont.

Construit à la tête de l'écluse un nouveau pont de 12 pieds sur 8; planchéié en madriers de 3 pouces; couronnement de 8 pouces sur 8, boulonné aux longrines du pont.

Réparé les chevalets sous le pont, du côté du chemin de halage, mis des madriers neufs à l'intérieur pour retenir l'argile et la pierre. Déchaussé et reconstruit les vieilles culées du pont du chemin de halage. Revêtu les levées en pierre.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Peinturé le pont. Remonté le treuil sur de nouvelles soles en bois. Réparé le flotteur à la tête de l'écluse.

Coursier hydraulique.

Transporté et posé sur de nouvelles fondations le bâtiment de l'hôpital qui surplombait sur le coursier. Construit un pont de 40 pieds sur 4 pieds 8 pouces, sur le coursier, en arrière de l'hôpital.

Enfoncé 398 pieds de pilotis en chêne de 9 pieds de longueur le long des parties faibles des bords du coursier. Démoli deux vieux barrages pourris près de la fonderie de McDermott, et construit à la place un barrage de 68 pieds sur 14 pieds, et aligné les portes. Construit 155 pieds de mur de soutènement des deux côtés. Corroyé et garni de palplanches les (2) barrages. Construit un aqueduc allant à la

fonderie, de 20 pieds de longueur et de 3 pieds sur 4, avec barrage et portes. Renouvelé et protégé le fond du conduit incliné au moyen de barres de fer provenant de vieilles portes, boulonnées et vissées. Construit le long du conduit incliné une passerelle de 90 pieds de longueur pour permettre aux hommes de le débarrasser de la glace. Démoli le vieux barrage pourri à la tête du conduit incliné près de la tête de l'aqueduc. Construit un nouveau barrage de 14 pieds sur 16, bien bordé, muni de vannes, et parfaitement corroyé et relié aux constructions voisines. Construit une porte avec mécanisme d'embrayage pour l'extrémité de l'aqueduc.

Brèche de 162 pieds de longueur dans la levée du coursier près de l'usine à gaz.

Enfoncé vingt-trois pilots en chêne de 7 pieds ; revêtu ces pilots de deux épaisseurs de madriers de 2 pouces, blanchis et emboutetés, et d'un rang de planches de 1 pouce, blanchies et emboutetées, de façon à ce que le tout soit étanche. Construit aux deux extrémités des prolongements de 45 et de 70 pieds de longueur en grosses pièces de bois bien appuyés et corroyés et revêtus de planches de 1 pouce, blanchies et emboutetées.

Construit un mur de soutènement de 78 pieds de longueur en arrière de la pépinière de Holder. Enfoncé trente-six pilots en chêne au pied de la levée pour former un appui ferme à la nouvelle levée, qui avait à être construite à partir du pied du talus pour réparer la brèche.

Construit un trottoir provisoire de 100 de longueur, avec garde-fou sur la brèche. Construit sur le coursier un pont de 40 pieds sur 5, avec garde-fou de chaque côté.

Posé sept gros poteaux à ancrage, reliés au moyen de tiges aux pilots enfoncés du côté opposé du coursier pour servir jusqu'à ce que la levée fût reconstruite à sa hauteur première, après quoi ces poteaux et tiges ont été enlevés.

Enfoncé des palplanches de chêne sur une distance de 204 pieds, à compter de l'extrémité de la brèche le long des parties faibles de la levée, pour empêcher qu'un pareil désastre se renouvelle.

Approfondi, élargi et redressé le coursier en arrière de l'hôpital sur une longueur de 216 pieds, et dans le voisinage de la propriété de Holder sur une longueur de 510 pieds. Reconstruit 1,325 pieds de la clôture métallique et 90 pieds de mur de soutènement.

Chantier et ateliers de Sainte-Catherine.

Terminé quatre vantaux d'écluse. Dépendu et défait les portes des écluses nos 13 et 15. Réparé et reconstruit ces portes, et presque terminé la construction d'autres portes.

Construit pour le pied de l'écluse n° 3 une paire de vantaux qui ont été déposés dans le réservoir.

Réparé et calfaté le chalan de levage. Fabriqué vingt-quatre moutons.

Réparé quarante et une brouettes et confectionné quatre neuves.

Fait deux charpentes pour la mécanique de la grue. Monté la grue, posé 145 pieds de voie conduisant au magasin, et construit un chariot. Fait cinq écriteaux pour les ponts tournants. Confectionné quatre poteaux d'amarrage à chaperons en fer. Confectionné des boîtes à bascule et des bâches à mêler le béton.

Chantier et ateliers de Thorold.

Fabriqué sept instruments à enlever la glace. Préparé les matériaux pour deux nouveaux ponts tournants.

Construit deux bateaux à transporter la pierre.

Construit deux grues complètes et placé ces grues sur le chalan *Mud-Hen* pour le levage des pierres qui doivent entrer dans la construction du brise-lames à Port-Colborne.

Transporté le chalan de levage *Hercules* à Welland.

Dépouillé la vieille écluse, dépendu les vantaux d'aval qui ont été transportés au chantier et reconstruits pour l'écluse n° 25.

Monté une grue dans le chantier pour le levage des grosses pièces des portes etc. Pendu les portes de rechange et transporté les vieilles au chantier pour être réparées.

Ecluse n° 8 et bief.

Posé de nouvelles ferrures aux passerelles des portes d'écluse.

Posé une nouvelle main-courante de 70 pieds de longueur et de 2 pieds 9 pouces de hauteur le long du déversoir de trop-plein. Donné deux couches de peinture à cette main-courante.

Ecluse n° 9 et bief.

Posé de nouvelles soles sous le treuil, à la porte d'amont. Posé de nouvelles ferrures aux passerelles des vantaux d'aval. Posé pour l'hiver un pont provisoire à la tête de l'écluse avec garde-fou de chaque côté. Levé le pont qui traverse le coursier à la manufacture de tricots, et posé de nouveaux chevalets sous le pont et de nouvelles soles sous les chevalets.

Ecluse n° 10 et bief.

Posé deux couches de peinture à l'extérieur des maisons des éclusiers.

Ecluse n° 11 et bief.

Posé deux couches de peinture à l'extérieur des maisons des éclusiers.

Ecluse n° 12 et bief.

Levé le pont fixe, à la tête de l'écluse ; posé quatre poutres de 8 pouces sur 12 pouces ; et recouvert en madriers de pin de 2 pouces.

Ecluse n° 13 et bief.

Dépendre et remplacé la porte brisée d'amont. Posé de nouveaux ancrs à la place de ceux qui sont brisés ; ainsi qu'un nouveau collier. Transporté la porte brisée au chantier des portes à Sainte-Catherine, pour qu'elle soit reconstruite. Posé de nouvelles pièces de base sous les treuils, des deux côtés de la porte d'amont.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé et boulonné de nouvelles soles sous un des treuils.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Dépendre la porte brisée d'amont, mis à la place une nouvelle porte venant du réservoir à l'écluse n° 10, et transporté la porte brisée au chantier de Thorold, (écluse n° 21) pour qu'elle soit reconstruite.

Construit un nouveau coffre rempli d'enrochements sous le pont, ainsi qu'une palée à l'avant du pont, de 12 pieds sur 18.

Replanché le pont ; réparé le garde-fou ; ajusté et replanché le tablier du déversoir—16 pieds sur 60.

Posé deux grosses pièces de bois sur l'ouverture à la tête de l'écluse, du côté du chemin de halage.

Posé du béton entre les poutres et refait le radier de l'écluse.

Posé une nouvelle poulie et remplacé le treuil.

Réparé la brèche dans la levée et arrangé l'approche du pont tournant.

Ecluse n° 16 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 17 et bief.

Reconstruit les flotteurs.

Ecluse n° 18 et bief.

Refait trois rangs des pièces du ponton.

Posé de nouveaux rehaussements mobiles au déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 19 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 20 et bief.

Posé un nouvel ancre à la porte d'écluse.

Ecluse n° 21 et bief.

Posé deux nouveaux poteaux d'amarrage.

Construit jusqu'au niveau de l'eau un tramway pour sortir les portes et les châlans qui ont besoin d'être réparés ou renouvelés.

Réparer la maison de l'éclusier et la brèche causée par l'affoailage dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 22, pont Keefer et bief.

Vidé le bief; asséché et rempli la fosse du tablier du déversoir de trop-plein avec treize cordes de pierre.

Construit sur le canal un pont tournant de 75 pieds sur 14 (Keefer).

Ecluse n° 23 et bief.

Réparé et peinturé la main-courante, et posé de nouvelles vis aux ventelles des portes d'écluse.

Ecluse n° 24, pont et bief.

Posé un nouveau poteau et une équerre sous le pont tournant.

Peinturé le garde-fou du pont du déversoir de trop-plein.

Posé du béton entre les poutres et refait le radier de l'écluse.

Jeté un pont provisoire sur l'écluse pour l'usage du public pendant l'érection du nouveau pont tournant. Défait le vieux pont tournant. Réparé la maçonnerie du pont et de l'écluse.

Construit un pont de 32 pieds sur 22 pieds sur le déversoir de trop-plein dans le voisinage du pont tournant, avec deux trottoirs et garde-fous, et fait de petits ouvrages en maçonnerie.

Construit des clôtures neuves des deux côtés des approches; pendu deux barrières de 10 pieds pour fermer le chemin de ferme.

Construit un pont tournant de 30 pieds sur 14, sur l'aval de l'écluse, avec approches et un trottoir de 4 pieds sur un des côtés du pont. Peinturé le tout.

Ecluse n° 29 et bief.

Reconstruit 2 pieds d'épaisseur du mur en ciment en arrière des vannes de l'aqueduc du moulin; posé des palplanches neuves à la tête de l'aqueduc. Construit un déversoir dont le bord, les côtés et le fond ont été couverts en planches de 1 pouce blanchies et emboutées. Posé 6 poteaux neufs et un seuil dans le barrage. Couvert les côtés et le fond du barrage en planches de 1 pouce blanchies et emboutées, le fond du barrage étant de 3 pieds d'épaisseur et les côtés de 2 pieds.

Poser un garde-fou de 3 pieds de hauteur et 32 pieds de longueur, blanchi et chanfreiné, donné deux couches de peinture au garde-fou.

Fait les fouilles nécessaires pour un nouveau déversoir, et rempli avec du corroi, etc.

Demi-écluse, ponts de Hurt et de Marlatt, et bief de 3 milles.

Posé un fond en ciment en arrière des ventelles de l'aqueduc de Hume; fouilles en arrière des murs en aile. Démoli en partie et reconstruit et exhaussé de 2 pieds en maçonnerie neuve les murs en aile du déversoir de trop-plein, jointoyé la vieille maçonnerie, et rempli de corroi, etc., le derrière des murs.

Construit sur le déversoir de trop plein un pont de 22 pieds sur 4 pieds 6 pouces recouvert en madriers de pin de 2 pouces; allongé la crémaillère des ventelles à cause de l'exhaussement du pont. Revêtu le chemin de halage en pierre sur une longueur de 550 pieds.

Pont et écluse d'Allanburgh.

Mis un barrage à la tête de l'écluse de prise d'eau et du déversoir de trop-plein, pour permettre de réparer l'écluse; et posé à l'écluse un plancher et un tablier neufs

en madriers ; fait des réparations considérables aux seuils et aux portes, après quoi le barrage a été enlevé.

Posé du ciment entre les poutres du plancher de l'écluse de chute ; posé un radier et un tablier neufs.

Posé de nouvelles ferrures aux vannes et aux portes.

Peinturé la maison du gardien du pont.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunnville à Stromness et Port-Maitland, la distance est de 6½ milles, et comprend deux écluses, quatre ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein, et trente-six vannes ; un pont de péage de 600 pieds de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds ; onze piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et vingt-six portes de déversement ; une maison pour le péager ; 1,000 pieds de barrage flottant dans la grande rivière ; 1,735 pieds de levée, huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulin ; 12 ponts fixes d'une longueur collective de 2,000 pieds ; deux maisons d'éclusiers, deux maisons de gardiens de ponts, cinq ponceaux ; maison et bureau du contrôleur ; un atelier, un chalan pour les réparations et deux bacs, deux jetées et un pont. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal la profondeur de l'eau est de 19 pieds, et la moyenne du tirant de l'éclusée dans les eaux basses est de 10 pieds.

De Stromness à Boulton-Ditch, Marshville et la jonction, la distance est de 16½ milles, et comprend trois ponts tournants, deux ponts fixes, un pertuis, trois aqueducs et deux fossés.

L'eau a été plus abondante qu'elle n'avait été depuis nombre d'années, et a suffi pour permettre aux scieries et aux fabriques le long de la ligne de marcher sans interruption jusqu'à la fin de la saison.

Les navires, les barges et les radeaux qui ont passé par le canal d'alimentation n'ont subi ni accidents ni retards. Les seuils des écluses de Dunnville, de Port-Maitland et du raccordement, ont été curés avec soin, et les bordages réparés, les crémaillères et les crics ont été nettoyés.

Tous les billots engagés dans le plafond et tous les obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation et de l'entrée du déversoir de trop-plein.

Les pièces supérieures des aqueducs de Stromness, Hall et Sunfish, qui ont été posées en 1855, sont devenues tellement pourries aux extrémités exposées qu'elles ont dû être rasées jusqu'au niveau supérieur et remplacées par cinq rangs de pièces de chêne de 10 sur 12 ; les côtés ont été revêtus de palplanches et le dessus couvert de plate-formes en madriers de 2 et 3 pouces.

Les grands froids de l'hiver dernier ont soulevé les pilots de fondation des ponts tournants de Stromness et de Marshville ; les chapeaux ont dû être enlevés et les tenons coupés de façon à permettre à la couronne de rotation de prendre le niveau voulu.

Tous les madriers usés ou brisés dans le tablier en aval du barrage ont été enlevés et remplacés.

Le vieux pont tournant qui traverse l'écluse de raccordement, construit en 1858, a été démoli ainsi que ses deux approches et remplacé par un pont d'un modèle amélioré. C'est une solide structure, qui peut être mise en mouvement par une simple pression de 20 livres.

Le nouveau pont est de la même longueur que l'ancien, mais a deux pieds de moins sur la largeur.

Les ponts ont tous été peints au minium et à l'huile. La maison de l'éclusier à Port-Maitland a été peinte et entourée d'une clôture en planche et en fil métallique, avec pieux de cèdre. Les vannes dans le barrage et les déversoirs de trop-plein ont été réparées.

Les débris qui avaient été transportés par les fossés qui traversent les terres assés pendant les hautes eaux et s'étaient logés en grandes quantités à l'entrée des

aqueducs ont été enlevés et brûlés, et les billots, souches, etc., ont été enlevés des fossés latéraux. Le chalan servant aux réparations a été calfaté et peinturé et le pont a été réparé. Deux plateformes neuves ont été construites à l'extrémité des passerelles sur le chemin de Fetch. Le pont a été réparé et muni de chaînes neuves de façon que le pont peut être ouvert ou fermé de l'un ou l'autre côté.

Construit une cheminée neuve pour la maison du contrôleur ; curé et agrandi le fossé latéral entre l'aqueduc de Mossip et le chemin d'Inman, sur une longueur de 1 $\frac{1}{2}$ mille.

Construit un mur en pierre de 60 pieds de longueur, 4 d'épaisseur et 10 de hauteur, en arrière de la levée en face de la fabrique de laine de Scott. Démoli le vieux pont et rempli l'espace avec de l'argile, pour éviter les frais d'un autre pont.

Posé un nouveau drain composé d'une conduite de 7 pouces en arrière de la levée du canal du côté nord, entre l'écluse de prise d'eau et le pont tournant à Dunnville, pour disposer de l'eau qui pénètre à travers la levée jusque dans les caves des magasins.

Le barrage flottant du côté sud de la Grande Rivière, en partie brisé et emporté par la glace pendant les grandes eaux du printemps, a été remis en place et les chaînes ont été réparées.

Les baraques de l'écluse et du pont ont été couvertes en bardeaux et ont subi quelques autres réparations. Des réparations considérables ont été faites aux levées du canal dans le cours de l'exercice ; les ravins occasionnés par le trafic ont été remplis ; les levées ont été élargies et exhausées, et recouvertes et renforcées avec du gravier et de la pierre ; et les trous de rats musqués ont été bouchés.

La levée qui traverse la Grande Rivière a été réparée, et les tassements ont été nivelés avec du gravier.

Construit sur le déversoir de trop-plein, à la Jonction, un pont neuf de 20 pieds sur 60 pieds, dont le tablier est composé de soixante quinze longrines de 6 pouces sur 12, recouvertes d'un plancher en chêne de 3 pouces, les couronnements étant de 6 pouces sur 8, boulonnées de part en part aux longrines du pont. Posé un chapeau sur le chevalet du centre, 12 pouces sur 14 pouces sur 16 pieds, en chêne. Réparé les galets.

NOTES GÉNÉRALES.

Les écluses, les déversoirs et les ponts ont tous été examinés et entretenus, et les fossés ont partout été curés et approfondis.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

Tous les chardons et les herbes nuisibles ont été coupés.

WILLIAM ELLIS,

Surintendant.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

" A. "

ÉTAT du montant des amendes et dommages intérêts perçus de navires en contravention avec les règles du canal, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date perçue.	Nom du navire.	Amendes.	Dommages intérêts.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1884.				
7 juillet.....	Barge <i>Bavarian</i>		95 00 *	
7 do	Remorqueur <i>Metamora</i>	20 00		
21 do	Propulseur <i>Armenia</i>	5 00	241 61 †	
23 septembre.....	do <i>Mont-Eagle</i>		80 00 †	
23 do	Remorqueur <i>S. Neelon</i>	20 00		
7 octobre	do <i>Bruce</i>		36 25 *	
13 do	Vapeur <i>Empress of India</i>		49 85 *	
18 novembre.....	Propulseur <i>Mont-Eagle</i>	100 00		
1885.				
26 janvier.....	Propulseur <i>Sir L. Talley</i>		114 76 *	
	Totaux	\$145 00	617 47	\$762 47†

* Remis à H. H. Collier, écr, percepteur, Sainte-Catherine.

† do H. B. Clark, écr, percepteur, Port-Dalhousie.

" B. "

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, canal Welland, Port-Dalhousie, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Busc d'aval.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pes.	Pds. pes.	1885.	Pds. pes.	Pds. pes.
Juillet.....	15 1	14 6	Janvier.....	13 0	12 5
Août.....	14 8	14 3	Février.....	12 10	12 5
Septembre.....	14 5	13 8	Mars.....	12 9	12 4
Octobre.....	13 11	13 2	Avril.....	13 10	12 1
Novembre.....	13 4	12 10	Mai.....	14 0	13 7
Décembre.....	13 2	12 6	Juin.....	14 2	13 8

Pds. pes.
Moyenne, juin 1884..... 13 11
do 1885..... 13 11½

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Busc d'amont.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pes.	Pds. pes.	1885.	Pds. pes.	Pds. pes.
Juillet.....	14 5	13 0	Janvier.....	14 11	10 4
Août.....	14 4	12 11	Février.....	12 2	11 0
Septembre.....	13 11	12 0	Mars.....	12 2	11 2
Octobre.....	13 8	11 11	Avril.....	14 0	11 4
Novembre.....	14 2	11 8	Mai.....	13 5	11 10
Décembre.....	15 0	11 3	Juin.....	14 2	13 0

Pds. pes.
Moyenne, juin 1884..... 13 3
do 1885..... 13 5½

No 7.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

BUREAU DU SURINTENDANT,

SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le mouvement et l'état du canal de la baie Burlington pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1885.

Le canal a été fermé le 18 décembre 1884 et rouvert le 1er mai 1885.

Il n'y a pas eu d'interruption à la navigation du canal pendant l'année.

Le passeur a été mis à sec et a subi des réparations considérables. Il est à présent presque aussi bon qu'un neuf.

Il n'y a pas eu lieu d'encourir d'autres frais d'importance.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,

Surintendant.

M. A. P. BBADLEY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

No 8.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,

OTTAWA, 30 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'état des constructions placées sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1884.

La navigation s'est close à Ottawa le 24 novembre, et aux Moulins de Kingston le 18 novembre. Elle ne s'est rouverte cette année, sur tout le parcours du canal, que le 23 juin, par suite des dommages causés par les eaux du printemps aux barrages de Long Island et de Hog's Back.

De Kingston à Manotick elle a été rouverte le 11 mai, et l'éclusage à Ottawa a commencé le 8 mai.

L'eau s'est bien maintenue dans les différents biefs jusqu'à la clôture de la navigation, excepté dans celui qui relie Lower-Brewers aux Moulins de Kingston, où elle a commencé à baisser au-dessous du niveau voulu vers la fin d'août et continué à diminuer jusqu'à sept pouces au-dessous de ce niveau à la fin de la navigation.

Ce printemps, par suite du long hiver précédent et de la quantité de neige qui était tombée, il s'est produit des inondations extraordinaires, et grâce à l'épaisseur et à la solidité qu'avait encore la glace lorsqu'a commencé la débâcle, celle-ci a causé beaucoup de dommage aux barrages mobiles de Long-Island et de Hog's-Back, par lesquels les eaux des crues ont à passer.

A Long-Island les eaux ont trouvé un passage au-dessous du niveau de la gelée à travers certains vieux coffrages qui étaient restés dans la levée, et en vingt-quatre heures une brèche de 60 pieds de longueur et 30 de profondeur s'était ouverte dans le terrassement qui réunit le barrage mobile à la principale digue de pierre.

Vu la hauteur des eaux rien n'a pu être fait pour réparer provisoirement ce dégât avant le 23 mai, alors qu'un coffrage de 73 pieds sur 56 et 16 pieds de hauteur a été échoué dans la brèche et rempli d'enrochements. Dessus cette construction un barrage incliné de 13 pieds de hauteur a été provisoirement construit; ce qui permit d'ouvrir la navigation le 23 juin. Les travaux ont soutenu une pression de 30 pieds d'eau sans encore donner signe de fatigue.

Cet hiver un barrage de charpente remplacera le barrage incliné, ce qui augmentera la décharge de 600 pieds carrés, juste le double de ce qu'elle était auparavant. Avec les issues de Manotick, cette décharge suffira amplement à l'avenir dans les plus fortes crues.

A Hog's-Back les chevalets du barrage ont résisté pendant deux jours aux assauts des glaces qui se pressaient dans les ouvertures, mais finalement la construction a dû céder.

Pour donner une idée de la force du courant qui passait par le barrage avec une chute d'environ 40 pieds, je dirai qu'un des chevalets a été trouvé presque intact dans un champ à une distance de deux milles en aval. Les autres ont été emportés dans le courant, malgré leur charge de plusieurs tonneaux de roches. Le long tablier en aval du barrage a été entièrement affouillé, et un passage de 10 à 30 pieds de largeur s'est ouvert dans la roche sur laquelle il reposait.

Aussitôt que l'examen a pu être fait on s'est aperçu que les fondations du barrage proprement dit n'avaient pas souffert.

Un barrage incliné fut aussitôt provisoirement construit dans l'ouverture et la navigation commença.

Les réparations du tablier ont été commencées et seront terminées avant l'hiver.

Les barrages de Long-Island et de Hog's-Back auront à être reconstruits pendant l'hiver après la clôture de la navigation.

A Old-Slys les travaux ont souffert des dommages moins importants. Le pont sur le déversoir de trop-plein a été emporté.

Sur les biefs qui descendent vers Kingston, l'eau a monté extrêmement aussi; ce n'est qu'avec la plus grande difficulté qu'on a pu la contrôler au barrage du Poisson-Blanc. Nuit et jour une équipe d'hommes a été maintenue à réparer le barrage à mesure que les eaux le rongeaient.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :—

MOULINS DE KINGSTON.

Il a été déposé du gravier et de la pierre sur le barrage, et le busc d'aval de l'écluse d'amont a été réparé.

MOULINS D'AVALE DE BREWER.

Construit une maison en pierre et réparé la maison de l'éclusier.

MOULINS D'AMONT DE BREWER

Renouvelé le pont tournant et construit une maison en pierre.

JONES'-FALLS

Réparé la busc d'aval de l'écluse d'amont. Quatre cadres de pertuis neufs ont été posés et le mécanisme a été réparé.

BARRAGE DU POISSON-BLANC

Deux piles latérales ont été construites et il a été déposé de la pierre sur le barrage.

STATION DE DAVIS.

Réparé la maison de l'éclusier. Construit un batardeau à la tête de l'écluse. Les musoirs et les piles ont été réparés. Deux cadres de pertuis neufs ont été posés.

NEWBORO'.

Bâti et posé deux portes:

NARROWS.

Renouvelé le pont tournant, et réparé la maison de l'écluse.

POONAMALIE.

Reconstruit la longue digue et le nouveau barrage.

SMITH'S-FALLS.

Il a été apporté de l'argile au bassin pour aveugler les fuites.

OLD-SLYS.

Renouvelé une porte d'écluse et construit un nouveau barrage.

MERRICKVILLE.

Renouvelé une paire de vantaux. Construit deux barrages et réparé le mécanisme.

CLOWES.

Une paire de passerelles ; réparations au barrage.

NICHOLSON'S

Deux passerelles additionnelles et diverses réparations.

BURRITT'S

Déposé de la pierre et du gravier sur la levée.

MANOTIC.

Réparations au pont tournant.

LONG-ISLAND.

Réparé une brèche dans la levée causée par la crue des eaux du printemps, et construit provisoirement un barrage incliné.

RAPIDES NOIRS.

Posé des madriers en arrière d'une digue ; construit une nouvelle pile.

HOG'S-BACK.

Construit provisoirement un barrage incliné à la place du barrage, emporté par la crue du printemps. Réparé la maison de l'éclusier. Déposé du gravier sur le barrage.

HARTWELL'S

Réparations à la maison de l'éclusier.

DOW'S SWAMP.

Réparations à la levée, et construction d'un mur de soutènement pour élargir et renforcer le barrage.

OTTAWA.

Busc en pierre neuf à l'écluse n° 5. Réparations générales aux mécanismes, et réparations aux quais qui entourent le bassin.

L'édifice contenant les bureaux du percepteur et de l'éclusier a été terminé l'automne dernier et est occupé depuis le printemps.

Après le retard de l'ouverture, la navigation n'a pas souffert d'interruption.

CANAL TAY.

Depuis mon dernier rapport l'écluse n° 2 a été terminée, de même que le dragage nécessaire à l'entrée de l'écluse n° 1.

BAIE DE BEVERIDGE.

Dans le cours de l'hiver les entrepreneurs ont transporté par terre leur dragueur jusqu'aux marais à la station n° 27, et l'ont constamment occupé à creuser un chenal à travers le marais jusqu'à la rivière Tay. Les fouilles dans le roc sous l'eau dans la rivière ont fait des progrès. Les tranchées à Frigell's et à Dawson's sont presque terminées.

Les hautes eaux du printemps ont fait aux barrages des dommages considérables, et il a fallu tout réparer aussitôt que les eaux ont repris leur niveau normal.

L'écluse n° 7 a été commencée, mais par suite des jaillissements venant par les fissures du roc en dessous du barrage, les travaux ont été plusieurs fois inondés et il s'en est suivi des délais considérables.

Les coffrages pour les jetées conductrices sont presque tous construits et prêts à être échoués aussitôt que le niveau du lac sera tombé.

Si l'hiver est favorable le canal devrait être terminé l'année prochaine.

Le bois et les ferrures pour les portes d'écluses sont rendus et la confection des portes commencera aussitôt que les travaux des écluses seront suffisamment avancés.

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

FRED. A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux.

No 9.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 31 août 1885.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1885, sur les constructions qui sont provisoirement sous mon contrôle.

Depuis le 1er juillet 1884, l'eau s'est maintenue dans les différents biefs à une hauteur de 5 pieds sur les seuils des écluses.

Le nombre total des écluses a été de 1,777, le plus grand nombre à une seule station ayant été de 1,225.

Sur les biefs d'amont la navigation a cessé le 10 novembre, et le 12 dans les biefs d'aval. Elle s'est rouverte le 25 mars, et n'a subi aucune interruption pendant l'année.

Le trafic a grandement augmenté cette année. Quatre nouveaux bateaux à vapeur ont été ajoutés à la flotte qui navigue dans ce canal.

Ci-suit une courte liste des réparations exécutées à chacune des stations dans le cours de l'année :

CHUTES DE FÉNÉLON.

Le barrage flottant qui sépare le chenal des bateaux à vapeur de celui du bois de flottage a été réparé et remis en place. Les nouvelles écluses en voie de construction en cet endroit sont presque terminées.

LINDSAY.

Les coques de plusieurs vieux bateaux à vapeur ont été laissées dans la rivière. Une de ces coques, échouée près du quai, a été enlevée l'automne dernier.

RIVIÈRE SCUGOG.

Le bois échappé et les troncs d'arbres qui se sont introduits dans le chenal de la navigation ont été enlevés.

BOBCAYGEON.

Le coffrage du côté nord de l'entrée d'amont du canal a été exhaussé d'un rang de pièces, et a été rempli de gravier. Cette levée est maintenant solide. Une couche de ciment de Portland a été posée à la pile du pont tournant. Les barrages qui maintiennent l'eau du lac à l'Esturgeon à un niveau navigable sont délabrés et font eau. Il y a grandement besoin d'un nouveau barrage. Une rangée de coffres ont été placés sur le bord de l'île à l'entrée d'aval de l'écluse, pour empêcher les bateaux et les barges d'échouer. Ceci a été d'un grand avantage pour la navigation.

BUCKHORN.

Les jetées du pertuis du sud ont été exhausées de quatre rangs de pièces. La nouvelle écluse et le nouveau canal à cette station sont terminés à l'exception des portes de l'écluse.

BURLLEIGH.

Les constructions à cette station ont été érigées pour l'avantage des marchands de bois, par un comité nommé par eux. Elles ont grandement besoin de réparations, et je crois qu'il a été présenté au département une pétition demandant que ces réparations soient faites. On est à construire à cette station de nouvelles écluses et une digue.

POINTE DE YOUNG.

Le nouveau barrage est à peu près terminé. Les cailloux qui faisaient obstacle au flottage du bois dans le chenal entre l'île et le rivage de Dummer, ont été enlevés.

LAKEFIELD.

Le trafic entre cet endroit et les lacs d'amont, a beaucoup augmenté récemment. Cette année un nouveau bateau à vapeur navigue sur ce parcours. On est à établir un barrage flottant en cette section et la pointe de Young pour séparer le chenal de la navigation de celui du bois flotté. Ceci sera d'un grand avantage, parce que les obstacles que les billots offraient à la navigation étaient une source d'inconvénients.

PETERBORO'

L'accumulation de la sciure de bois est telle qu'en plusieurs endroits la navigation ne peut manquer de cesser bientôt. Il y a deux ans il a été voté un crédit pour l'enlèvement de cette sciure. La chose a été faite, mais le mal est aussi grave qu'auparavant. La rivière entre dans le lac du Riz par trois embouchures. Deux de ces bouches autrefois utilisées pour la navigation sont aujourd'hui fermées par la sciure de bois. Aujourd'hui il faut passer par le chenal de l'ouest, ce qui ajoute beaucoup à la longueur de la route.

RAPIDES DE WHITLAW.

Un coffrage de 150 pieds de longueur a été placé sur le côté est de l'entrée d'aval de l'écluse afin d'empêcher le courant de la rivière de frapper les navires qui approchent de l'écluse. Les vantaux d'amont ont été démontés et les galets et la voie de rotation ont été réparés. La scierie est ici aussi une grande source d'inconvénients; elle s'entasse au pied des portes de façon à ce qu'il devient presque impossible de les ouvrir.

HASTINGS.

Il a été posé deux traverses au sommet de tous les vantaux, et le mécanisme servant à les ouvrir a été réparé. L'appui du bajoyer du côté de la rivière a été reconstruit en pierre. Il a été fait quelques légères réparations au pont tournant.

CHUTES DE HEELY.

Ce barrage retient l'eau entre cet endroit et le village de Hastings, c'est-à-dire sur une distance de 15 milles. Il s'y est produit une brèche dans le cours du printemps de 1884. Elle a été réparée.

CHISHOLM'S.

Le barrage a été replanchée. Le sas de l'écluse a été rejointoyé en ciment de Portland. Le déversoir de trop-plein du côté sud du barrage a été converti en un

passage pour le bois flotté. A l'avenir le bois sera gardé du côté sud au lieu de traverser au passage du nord devant le barrage. Un bateau à vapeur a été mis sur ce bief.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS.

Faisant fonction d'ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

No. 10.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 16 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

L'ouverture du chemin de fer des Comtés de l'Est au détroit de Canso, a occasionné une augmentation de trafic par tout le canal, et un grand nombre de bateaux à vapeur ont été mis sur la route de Sydney, C. B. En raison de leur largeur et de leur hauteur, ces bateaux ont trouvé difficile de passer sans toucher les bords des tranchées et les murs de soutènement, et bien qu'il ait été placé des flotteurs de défense pour remédier à cet inconvénient ils ont dû abandonner le service. Dans le cours des étés 1883-84-85, des défenses pendantes, des poteaux et des gardes ont été placés à intervalles de chaque côté du canal, et bien que, quelques-unes des premières aient été emportées et avariées par la négligence des patrons ou capitaines des navires, ces précautions ont été d'une grande utilité.

On est à faire l'essai de défenses formées de fascines attachées en faisceaux, et qui cèdent sous le choc, mais qui reprennent leur forme quand la pression a cessé.

Pour marquer l'entrée du nord ou du Bras-d'Or, il a été nécessaire de construire un mur de soutènement du côté de l'est, de 331 pieds de longueur, qui a été terminé à la fin de 1884.

Le mur de soutènement du côté ouest du canal a été exhaussé à une hauteur moyenne de 7 pieds au-dessus de la surface de l'eau. La maison de l'éclusier a été peinte au complet et le magasin a été passé au blanc de chaux. La clôture a été réparée. Il a été posé un certain nombre de nouvelles pièces de pont dans le pont tournant, le plancher a été renouvelé et toute la structure a été peinte.

Comme pendant les grands vents on a beaucoup de difficulté à ouvrir le pont tournant, on a placé sur les lieux une couple de treuils qui serviront dans ces occasions.

Dans le cours de l'année on a fait l'examen des portes et des parties du mur de soutènement qui se trouvent sous l'eau, pour constater si le taret (*teredo navalis*), qui est si redoutable à Saint-Pierre, les avait attaqués, et je suis bien aise de dire que les précautions que j'ai prises lors de leur construction, à l'époque de l'agrandissement du canal, ont parfaitement réussi à prévenir ses ravages.

Les portes et le pont tournant sont en bon état et fonctionnent aussi bien qu'aux premiers jours.

La navigation s'est fermée le 1er janvier et s'est ouverte le 1er mai.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice qui a fini le 30 juin 1885.

Mois.	Navires.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.
1884.	Nombre.	Nombre.	Ton'x.	Ton'x.	\$ cts.	\$ cts.
Juillet	88	60	15,164	1,121	202 10	113 22
Août	130	93	20,606	1,101	180 21	321 13
Septembre	88	102	6,432	10,517	163 11	224 52
Octobre	122	107	5,670	14,211	230 19	260 70
Novembre	80	68	6,268	8,206	189 22	225 43
Décembre	36	23	2,207	2,116	32 32	32 95
1885.						
Janvier	2	2	80	140	2 40	2 41
Avril		1		56		1 12
Mai	79	60	4,901	2,516	48 05	80 15
Juin	90	103	5,607	9,344	70 10	38 30
Totaux	715	619	66,935	49,328	1,144 70	1,299 93

No. 11.

CANAUX DU HAUT DU SAINT-LAURENT ET DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 23 novembre 1885.

Monsieur, — J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du dép. des ch. de fer et des canaux.

PETERBOROUGH, 1er novembre 1885.

Monsieur, — J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur les travaux sous mon contrôle pour l'exercice 1884-85, et allant en général jusqu'à ce jour.

Les travaux dont il s'agit sont le canal Murray et les ouvrages du rapide des Galops sur le haut Saint-Laurent; les explorations et les travaux de construction autorisés et en voie d'exécution en rapport avec le canal de la Trent, savoir: les

barrages de Lakefield et de la Pointe Young, et les canaux de Burleigh, de Buckhorn et des Chutes de Fénélon.

HAUT SAINT-LAURENT.

Le Canal Murray

réunit la Baie de Quinté, la tête naturelle de la navigation, au havre de Presqu'Île, sur le lac Ontario. Il est situé dans le comté de Northumberland, environ 75 milles à l'ouest de Kingston et à 120 milles de Port-Dalhousie, l'entrée du canal Welland.

Les ouvrages s'étendent à une distance de 9½ milles, sur lesquels au moins six milles représentent le canal proprement dit—ils consistent en une tranchée à travers l'isthme de Murray, de quatre milles et quart de long, et les entrées—et s'étendent en ligne parfaitement droite depuis le chenal navigable au large de la pointe du Midi, dans la baie de Quinté, jusqu'à l'eau profonde dans le havre de Presqu'Île, près du quai.

De là jusqu'au lac, au large du phare situé sur la Péninsule de Presqu'Île, environ trois milles et demi, se trouvent quelques tranchées sous-marines à travers les battures; la tranchée du milieu est la plus importante, et on a intention d'en faire la principale entrée du havre.

Les travaux de creusement du chenal continuent à se faire entièrement au moyen de dragage, et se font maintenant sur toute la longueur du canal proprement dit, c'est-à-dire, depuis la Baie de Quinté jusqu'au port de la Presqu'Île. Les progrès se font uniformément et d'une manière très satisfaisante; sept puissants dragueurs ont été constamment employés pendant la saison, et sont stationnés aux endroits suivants :

Le *Central City* à l'entrée de la baie de Trinité; le *Saint-Charles* et l'*Ontario* dans le rraisis du Ruisseau-Mort; le *Faugh a-Ballagh* et le *Wolverine* à Gould's Clearing, et le *Goliath* et le *John Page* dans le port de la Presqu'Île.

La nature des déblais s'accorde généralement avec les renseignements obtenus au moyen des relevés tels que fournis à ceux qui voulaient faire des soumissions.

Les aqueducs en syphon destinés à détourner le ruisseau Mort ont été construits; et la charpente de tous les caissons devant servir de base aux piles dans la baie de la Trinité, a été faite, et on a l'intention de les mettre en place durant cette saison.

La maçonnerie et le coffrage du pont du chemin de Trenton, qui avaient été élevés jusqu'au niveau des hautes eaux la saison dernière, et du pont du chemin de fer de l'Ontario Central, commencés en juin dernier, ont été tous deux terminés et sont maintenant prêts à recevoir la superstructure.

Le 1er juillet, en vertu d'un arrangement avec les autorités du chemin de fer, on a fait dévier la voie temporairement à l'ouest du pont afin de permettre de pousser les travaux avec plus d'expédition, avec l'entente qu'on fournirait la superstructure et reformerait l'alignement original sans délai inutile.

Le contrat d'entreprise a été fait avec MM. J. D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et devait se terminer le 1er juillet 1885.

AMÉLIORATION DU RAPIDE DES GALOPS.

Ce rapide, le premier de la série qui obstrue la navigation en descendant le Saint Laurent, est situé environ sept milles en aval de Prescott, au commencement des canaux de Williamsburg.

Les améliorations consistent dans la formation au moyen de tranchées sous-marines, sur une largeur de 200 pieds au fond, à travers les rapides d'un chenal droit avec dix-sept pieds à l'eau basse ordinaire. Le nouveau chenal s'étend sur une distance de trois quarts de mille, traversant, en ordre descendant, les battures rocheuses ci-dessous mentionnées connues sous les noms de Upper-Bar, North, Caledonia, et Island Shoals et Lower-Bar. De ces battures, celles de Lower-Bar et Island,

(la plus considérable), ainsi que la Caledonia, North, et une partie d'Upper-Bar, ont été forées et pétardées.

L'Island et la plus grande partie de Lower Bar ont été draguées et terminées.

Saison de 1885.

Le chalan-torpille a recommencé le forage et le pétardement sur la Lower Bar le 7 mai, et termina le 4 août. Il travailla ensuite du 6 au 21 août sur la batture Caledonia, et de là se rendit sur la Batture du Nord, y terminant les travaux le 28 septembre. Le 8 septembre il commença les travaux sur le côté nord d'Upper Bar, la seule batture qui restait, et y restera jusqu'à la fin de la saison.

Le dragueur à chaîne, qui, durant l'hiver dernier subit des réparations considérables à Montréal, arriva le 13 juin, et le 25 commença les opérations de dragage sur Lower Bar, et les continuera jusqu'à la fin de la saison.

Tout l'outillage de l'entrepreneur servant aux travaux, y compris le dragueur à chaîne et le chalan torpille, hivernera dans le voisinage des rapides.

Les travaux, qui tirent à leur fin, ont été commencés en 1880, sous l'habile direction des entrepreneurs actuels, qui ont exceptionnellement réussi dans leur difficile entreprise.

Le contrat d'entreprise a été d'abord fait avec MM. William Davis et fils, le 5 août 1879 ; subséquemment, le 30 juin 1882, il fut avec le consentement du gouvernement transféré à MM. E. E. Gilbert et fils, les entrepreneurs actuels.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Explorations.

Les nouveaux renseignements qu'on a pu obtenir jusqu'à présent relativement au projet original de Baird, c'est-à-dire de suivre plus fidèlement les rivières et les lacs, comme route alternative, paraissent conduire à la conclusion qu'on ne pourra faire aucune réduction importante dans l'évaluation du coût comparée à la ligne directe, dont les renseignements généraux ont été communiqués à l'honorable ministre.

Et à propos du coût de cette vaste entreprise et plus particulièrement dans le cas où l'on autoriserait de nouveaux travaux, il se présente, à part le coût réel de la construction, une question importante à la considération du gouvernement. Je veux parler des réclamations excessives de dommages de la part des propriétaires riverains, comme le montrent celles produites par le canal des Chutes Fénélon et autres ouvrages isolés actuellement en voie de construction ou terminés, sur la division des " Back lakes " à partir du lac Balsam jusqu'à Lakefield, et sur les rivières Trent et Otonabee.

D'un bout à l'autre de cette chaîne de cours d'eau, les habitants, pour l'avantage desquels les améliorations terminées et autres ouvrages en voie d'exécution ont été entrepris, se plaignent maintenant des dommages qu'ils ont causés, et en demandent indemnité. Dans ces circonstances, il me semble, si le canal projeté possède même une part limitée de l'importance que lui attribuent les habitants de la localité qui y sont intéressés, ou si le gouvernement général le juge digne d'amélioration, on devra admettre que le lit et les eaux des rivières et des lacs intermédiaires traversés par la ligne principale entre les lacs Huron et Ontario, sont propriétés publiques et appartiennent à l'État, et par conséquent, que les fabricants, les propriétaires de bateaux à vapeur, et autres individus, n'ont aucun droit sur eux. De plus, que toutes les réclamations des propriétaires riverains à des droits sur les pouvoirs hydrauliques et sur les lits de ces rivières et lacs, ne devraient pas être admises par le gouvernement, excepté dans les lacs d'Ontario, comme lorsque l'on s'est servi du pouvoir si longtemps, qu'on y a acquis un droit par prescription.

Je soumetts donc respectueusement à la considération de l'honorable ministre, comme mesure préliminaire avant de procéder à de nouveaux travaux, la nécessité qu'il y a, suivant moi, de faire faire par les autorités convenables une enquête immédiate et complète, sur toute la question des droits riverains, afin de déterminer et de définir la position ultérieure du gouvernement.

NAVIGATION DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

Les travaux autorisés sur le canal de la vallée de la Trent, et en voie d'exécution, sont les suivants :—

Barrage de Lakefield.

Cette construction, qui remplace un barrage particulier construit par les propriétaires de moulins, et exproprié par le gouvernement en 1832, est située dans le village de Lakefield, à la tête des rapides de Neuf-Milles de l'Otonabee, et a pour but de régulariser le niveau du lac Katchiwanoo pour les fins de la navigation.

L'entrepreneur, désirant nuire le moins possible aux intérêts des propriétaires de bateaux à vapeur, de moulins à farine et de scieries, retarda le commencement des travaux jusqu'à une époque avancée de 1884, lorsqu'en poussant vigoureusement les travaux pendant les mois d'hiver, il réussit à les compléter suffisamment pour les inondations du printemps suivant.

Il a été terminé pendant la saison des crues, avec tous les piliers d'amarrage nécessaires et les estacades dépendant de la glissoire, et répond complètement au but pour lequel il a été fait. Le contrat d'entreprise a été passé avec M. Charles Wynn, le 9 mars, et il devra terminer les travaux le 1er décembre 1884.

Le barrage de la Pointe Young

est situé sur la rivière Otonabee, entre le lac Katchiwanoo et le lac Clair, et remplace aussi un barrage particulier. Il régularise et contrôle le niveau du bief navigable, conduisant à travers les lacs Clair et Stony, jusqu'au canal Burleigh.

Les travaux commencèrent en juillet 1884, et se terminèrent et furent prêts à servir à l'ouverture de la navigation. Il est maintenant complètement terminé, y compris les piliers d'amarrage, les estacades, etc., et comme le barrage de Lakefield, dont il est la contre-partie, il répond au but pour lequel il a été fait, et fait, de plus, honneur à l'entrepreneur, qui est hautement félicité de ses efforts qui ne se sont pas ralentis dans l'accomplissement et l'achèvement de ces deux constructions, malgré l'action adverse des marchands de bois et autres dont les intérêts particuliers ne devraient pas à l'avenir nuire aux progrès des travaux publics.

Ces deux barrages ont été soumis à une épreuve extraordinaire, pendant les hautes eaux anormales de l'eau dans le printemps de 1885.

La navigation sur les lacs Katchiwanoo et Clair n'a pas été interrompue pendant toute la saison dernière, et leurs nouveaux niveaux se sont maintenus sans difficulté.

Le contrat d'entreprise a été passé avec M. Charles Wynn, le 23 janvier 1884, les travaux devant être terminés le 1er décembre 1884.

Canal Burleigh.

Ces travaux s'étendant de la Baie Burleigh, sur le lac Stony, au lac de la Baie du Daim, distance d'environ $2\frac{1}{2}$ milles, consistent dans la construction de deux écluses combinées, et les piles de pont nécessaires à la chute Burleigh ; ainsi que d'un principal barrage régulateur et autres barrages dans le voisinage immédiat de la chute. Et d'une écluse et d'un barrage régulateur aux rapides Lovesick, avec des barrages détachés aux autres débouchés de la Baie du Chevreuil.

Depuis mon dernier rapport les travaux ont été pratiquement abandonnés jusqu'à la fin d'août 1885 ; subséquemment, cependant, l'entrepreneur a montré qu'il était disposé à les pousser et il a déjà fait quelques progrès dans les fouilles à Burleigh et à Lovesick.

En avril dernier, en prévision de nouveaux travaux relatifs à ce contrat, on a jugé convenable d'éprouver la possibilité de fermer la chute Burleigh en utilisant les

aiguilles (*stop logs*) actuelles, telles que décrites dans le devis ; on l'a donc fait en vertu d'un arrangement spécial avec M. Charles Wynn, qui réussit à convertir cette construction en un puissant coffrage moyennant \$750.

Le contrat d'entreprise fut fait le 27 septembre 1882, avec M. George Goodwin, les travaux devant être terminés le 1er juillet 1885.

Le canal Buckhorn

Comprend une écluse et un court bief sur la rive nord des rapides d'amont, entre les lacs Deer Bay et Buckhorn ; et aussi l'amélioration du chenal dans les petits rapides de Buckhorn.

Les travaux ont commencé en mars 1883, et se sont terminés en décembre 1884.

Il a été nécessaire de dépenser une petite somme pour entretien, parce que les aiguilles (*stop logs*) des écluses avaient cédé pendant les inondations du printemps, et à cause de la destruction partielle du pont temporaire fourni par l'entrepreneur.

Le contrat a été fait avec M. George Goodwin, le 27 septembre 1882, les travaux devant être finis le 1er septembre 1884. Les plans et devis des portes d'écluses sont en voie de préparation.

Canal des chutes des Fénélon.

Ces ouvrages sont situés aux chutes entre les lacs Cameron et de l'Esturgeon, au centre du village de Fenelon Falls, et consistent dans la formation de deux écluses accolées et un bief de peu de longueur jusqu'au lac Cameron. Le contrat comprend aussi la construction des piles et culées nécessaires pour le pont tournant à la travée centrale du pont de chemin de fer de Victoria.

Les travaux ont été commencés le 16 octobre 1882 et se sont continués jusqu'à leur achèvement, le 22 octobre 1885.

En connexion avec le canal, l'entrepreneur a construit un coursier en maçonnerie pour les fins hydrauliques, en vertu d'un arrangement spécial ; et pour éviter de nouveaux conflits avec des personnes réclamant des droits riverains, on a relevé l'entrepreneur de l'obligation de construire le pilier central ou pivot de l'ouverture qu'il fallait former dans le pont du chemin de fer.

Tous les travaux ont été conduits et terminés de la manière la plus satisfaisante et font grand honneur à l'entrepreneur.

Le contrat a été passé avec MM. A. F. Manning et Cie, le 14 octobre 1882, les travaux devant être terminés le 1er juillet 1885.

On est à préparer les plans et devis des portes d'écluses nécessaires à ces travaux.

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

TOM. S. BUBIDGE,
Ingénieur en chef.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 12.

LISTE des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

N ^o du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N ^o du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	52	Cie de Transport du Nord-Ouest.
2	Richard Fuller.	53	Barrow Hematite Steel Co.
3	F. J. Barnard.	54	Guest et Cie.
4	Oliver, Davidson et Cie.	55	West Cumberland Iron and Steel Co.
5	Joseph Whitehead.	56	Cie de Ponts Kellogg.
5a	Joseph Whitehead.	57	The Truro Patent Frog Co.
6	Guest et Cie.	58	W. Hazellhurst.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	59	Whitehead, Ruttan et Ryan.
8	Murray Steel and Iron Co.	60	D. O. Mills.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	61	D. O. Mills.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	62	D. O. Mills.
11	Naylor, Benson et Cie.	63	D. O. Mills.
12	L'hon. A. E. Foster.	64	Ryan, Whitehead et Ruttan.
13	Sifton et Ward.	65	James Crossen.
	Purcell et Ryan.	66	Bowie et McNaughton.
14	Sifton et Ward.	67	Moncton Car Co.
	Jos. Whitehead (compléter le contrat n ^o 14).	68	Ontario Car Co.
15	Joseph Whitehead.	69	Cie de transport du Nord-Ouest.
16	Cie du chemin de fer Canada-Central.	70	Cie de transport du Nord-Ouest.
17	Anderson, Anderson et Cie.	71	Cie de Ponts de Toronto.
18	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	72	Ontario Car Co.
19	Moses Chevette.	73	Cie de Ponts de Toronto.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	74	Wm. Gooderham, fils.
21	Patrick Kenny.	75	Pillow, Hersey et Cie.
22	Holcomb et Stewart.	76	Cooper, Fairman et Cie.
23	Sifton et Ward.	77	Stubbs et Cie.
24	Oliver, Davidson et Cie.	78	Skead et Haycock.
25	Purcell et Ryan.	79	The Truro Patent Frog Co.
26	James Isbester.	80	James Crossen.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.	81	Dunlop et Rannie.
28	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	82	Ontario Car Co.
29	Cooper, Fairman et Cie.	83	James Crossen.
30	Robb et Cie.	84	Ontario Car Co.
31	Patent Bolt and Nut Co.	85	Nobles et Follis.
32	Cooper, Fairman et Cie.	86	Fairbanks, Morse et Cie.
32a	LeMay et Blair.	87	James Crossen.
33	Kavanagh, Murphy et Upper.	88	Walter Oliver.
34	Cie de transport du Nord-Ouest.	89	J. Patterson.
35	Cooper, Fairman et Cie.	90	Ferris, Paul et Milwar.
36	William Robinson.	91	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique.
37	Henev, Charlebois et Flood.	92	Andrew Onderdonk.
38	Edmond Ingalls.	93	Andrew Onderdonk.
39	John Irving.	94	Horton et fils.
40	Gouin, Murphy et Upper.	95	Bayliss, Jones et Bayliss.
41	Purcell et Cie.	96	Guest et Cie.
42	Manning, Macdonald, McLaren et Cie.	97	John McDonald.
43	Joseph Upper et Cie.	98	Colin Nicol Black.
44	West Cumberland Iron and Steel Co.	99	Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
45	Barrow Hematite Steel Co.	100	A. Onderdonk, gare, Yale.
46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	101	A. Onderdonk, gare, Lytton.
47	Patent Bolt and Nut Co.	102	A. Onderdonk, gare, Ashcroft.
48	John Ryan.	103	John Philip Bacon, réservoirs à l'eau.
49	Richard Dickson.	104	A. Onderdonk, gares.
50	Miller Frères et Mitchell.	105	Wilson et McCreedy, remise à locomotives.
51	Dominion Bolt Co.	106	Wrighton et Cie, pilots de fer.

ANNEXE No 13

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A

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

De	À	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Intermé diaires.	Total au détroit de Belle-Île.
Détroit de Belle-Île.....	Cap Whittle.....	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle.....	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Phare Ouest, Anticosti.....	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent.....	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski.....	Bic.....	do	12	661
Bic.....	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	994 $\frac{1}{2}$
Lachine.....	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15 $\frac{1}{2}$	1,009 $\frac{1}{2}$
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois.....	11 $\frac{1}{2}$	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall.....	Lac Saint-François	32 $\frac{1}{2}$	1,053 $\frac{1}{2}$
Cornwall.....	Dickinson's-Landing.....	Canal Cornwall.....	11 $\frac{1}{2}$	1,065 $\frac{1}{2}$
Dickinson's-Landing.....	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle...	Canal de la Pte-Farran...	$\frac{3}{4}$	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle.	Williamsburg ou Morrisburg.	Fleuve Saint-Laurent	10 $\frac{1}{2}$	1,081 $\frac{1}{2}$
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085 $\frac{1}{2}$
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent.....	4 $\frac{1}{2}$	1,090
Village de la Pte-Iroquois...	Extrémité sup. de Presqu'Île.	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Île.....	Pointe Cardinal, Edwards-	Canal de la Jonction.....	2 $\frac{5}{8}$	1,095 $\frac{5}{8}$
Pointe-Cardinal	burg	Canal des Galops	2	1,097 $\frac{5}{8}$
Rapides des Galops	Tête des rapides des Galops.	Fleuve Saint-Laurent	7 $\frac{3}{8}$	1,105
Prescott.....	Prescott.....	do	59	1,164
Kingston.....	Kingston.....	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Dalhousie	Canal Welland	26 $\frac{3}{4}$	1,360 $\frac{3}{4}$
Port-Colborne	Port-Colborne	Lac Érié	232	1,592 $\frac{3}{4}$
Amherstburg	Amherstburg	Rivière Détroit.....	18	1,610 $\frac{3}{4}$
Windsor	Windsor	Lac Sainte-Claire.....	25	1,635 $\frac{3}{4}$
Pied de l'île de Ste-Marie...	Pied de l'île Sainte-Marie	Rivière Sainte-Claire.....	33	1,668 $\frac{3}{4}$
Sarnia	Sarnia	Lac Huron	270	1,938 $\frac{3}{4}$
Pied de l'île de Ste-Marie...	Pied de l'île Saint-Joseph.....	Rivière Sainte-Marie.....	47	1,985 $\frac{3}{4}$
Sault-Sainte-Marie.....	Pied du Sault Sainte-Marie...	Canal Sault-Ste-Marie	1	1,986 $\frac{3}{4}$
Tête du Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie...	Rivière Sainte-Marie	7	1,993 $\frac{3}{4}$
Pointe-aux-Pins	Pointe-aux-Pins	Lac Supérieur	266	2,259 $\frac{3}{4}$
Port-Arthur	Port-Arthur			
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg.....			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259 $\frac{3}{4}$ milles du détroit de Belle-Île à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188 $\frac{3}{4}$ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Île à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou, 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 632 milles.

ANNEXE No 14

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston :—

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.		Longueur de canal artificiel à chaque station.		
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.		Hauteur.	
			Milles.	Ascens. pds. pcs.	Pieds.	Pieds.			
1	Ottawa.....	0	8	32 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	4·09	
2	Hartwell's.....	4½	2	22 0	.....	100	28	
3	Hogsback.....	5½	2	13 6	1	320	60		
4	Black-Rapids.....	9½	1	19 0	1	300	12		
5	Long-Island.....	14½	3	27 0	3	850	68		
6	Burritt's.....	40½	1	10 6	1	240	14		
7	Nicholson.....	43½	2	15 2	1	500	9		
8	Clowes.....	44½	1	10 6	1	481	16		
9	Merrickville.....	46½	3	25 0	1	150	6		
10	Maitland.....	55	1	4 9	1	270	8		
11	Edmunds.....	59½	1	10 10	1	343	8		
12	Old-Slys.....	60½	2	15 6	1	250	20		
13	Smith's-Falls.....	61½	4	33 9	2	600	24		
14	Premiers rapides ou Poonamalie.....	64	1	7 9	1	260	5		
15	Narrows.....	83½	1	4 0	1	600	9		
Ascension totale à l'eau basse.....			292 3						
			Chute.						
16	Isthmus.....	87½	1	4 0	1·25	
17	Chaffey's.....	92	1	12 6	0·13	
18	Davis.....	94½	1	9 0	1	300	15	0·06	
19	Jones-Falls.....	97½	4	60 0	1	300	60	0·25	
20	Brewer's-Upper-Mills.....	108½	2	19 0	1	200	20	1·75	
21	do Lower-Mills.....	110	1	14 2	1	200	12	4·25	
22	Kingston-Mills.....	120½	4	46 8	1	6,042	14	0·25	
23	Kingston.....	126½							
Chute totale à l'eau basse.....			165 4						
Total.....			47			24	15,472	16·46	

ANNEXE No 15

TABLEAU indiquant la date et la fermeture des canaux dans l'automne de 1884, et de leur ouverture au printemps de 1885.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	30 novembre 1884.....	4 mai 1885.
Canal Beauharnois.....	1er décembre 1884.....	3 do 1885.
Canal Cornwall.....	8 do 1884.....	8 do 1885.
Canal Williamsburg.....	7 do 1884.....	4 do 1885.
Canal Welland—		
Nouveau canal.....	} 4 do 1884.....	5 do 1885.
Ancien canal.....		
Canal de la Baie Burlington.....	18 do 1884.....	1er do 1885.
Ecluse et digue Sainte-Anne.....	24 novembre 1884.....	5 do 1885.
Canal Carillon.....	} 26 do 1884.....	7 do 1885.
Canal Grenville.....		
Ecluse et digue de la Culbute.....	} 27 do 1884.....	18 avril 1885.
Chûte à Blondeau.....		
Rideau { Kingston-Mills.....	24 do 1884.....	11 mai 1885.
{ Ottawa.....	18 do 1884.....	8 do 1885.
Ecluse Saint-Ours.....	26 do 1884.....	23 avril 1885.
Canal Chambly.....	30 do 1884.....	4 mai 1885.
Canal Erié (New-York).....	1er décembre 1884.....	11 do 1885.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	2 janvier 1885.....	1er do 1885.
Travaux du canal Trent.....	10 et 12 novembre 1884...	25 mars 1885.

ANNEXE NO 16.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Canadien du Pacifique...	Acte n° 7,690.....	A. Onderdonk.....	6 nov. 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Yale, C.-B., pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,691.....	do	6 do 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Lytton, C.-B., pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,692.....	do	6 do 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Ashton, C.-B., pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,693.....	J. P. Bacon.....	20 do 1884	Construire 9 châteaux d'eau entre Emory's Bar et Savona's Ferry, pour le ch. de fer C. P.
do	do 7,811.....	A. Onderdonk.....	9 mai 1885	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés à North Bend, Chinaman's Ranch, et à Pense, C.-B.
do	do 7,814.....	H. Wrighton et Cie.....	17 juin 1885	Fournir 212 piliers en fer pour le quai du C. C. P., à Port-Moody, soit 500 tonnes.
do	do 7,824.....	Wilson et McCreedy.....	13 do 1885	Construire une remise pour les locomotives à 10 places, à North Bend, C.-B., pour le C. C. P.
Ch. de fer de l'île du P.-Edouard.....	do 7,771.....	Rhymney Iron Co. (limitée).	5 mars 1885	Fournir 400 tonnes de rails d'acier à collerette, 50 lbs. par verge, avec les écailles angulaires en acier, et les boulons et écrous nécessaires, pour le ch. de fer de l'île du P.-E., délivrés à Charlottetown, I.P.E.
Ch. de fer Intercolonial.....	do 7,800.....	Cie houillère Intercoloniale.	19 mai 1885	Fournir 6,500 tonnes de charbon pour le ch. de fer, I.P.E., délivrées sur les quais du ch. de fer, I.P.E.,
do	do 7,469.....	Warran Taylor.....	23 avril 1884	Prolongement du quai, à Dalhousie, N.-B., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 7,578.....	James Crossen.....	22 do 1884	Construire 400 wag. pour le charbon, et 1 fourgon pour les bag., ch. de fer Intercol., dériv. à la jonc. de la Chaudière..
do	do 7,580.....	J. Harris et Cie.....	31 juillet 1884	Construire 12 wagons fermés et 56 wagons-plateformes pour le ch. de fer Intercolonial, délivrés à Saint-Jean, N.-B.
do	do 7,582.....	do	31 do 1884	Construire une voiture de 2e classe pour le ch. de fer Intercolonial, délivrée à Saint-Jean, N.-B.
do	do 7,606.....	Ontario Car Co.....	6 août 1885	Cons. 50 wagons à houille pour le ch. de f. Intercolonial, délivrés à la jonc. de la Chaudière sans frais, sur la voie.

do	7,588.....	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent.....	12 do 1884	Vapeur "Contest" pour transp. les malles et les passagers entre le quai de Rimouski et le steamer de la malle ang.
do	7,610.....	Robert Mitchell et Cie.....	26 do 1884	Appareil de chauffage dans la gare des voyageurs, ch. de fer Intercolonial, Saint-Jean, N.-B.
do	7,613.....	Thomas Giles.....	28 juillet 1884	Élever l'observateur situé dans le chantier de St. Majesté, Halifax, et transporter les matériaux sur les terres du chemin de fer Intercolonial.
do	7,615.....	D. Roy et frère.....	30 août 1884	Construire la gare à la jonction Harlake, chemin de fer Intercolonial.
do	7,617.....	John F. Teed.....	14 do 1884	Construire la gare à Mont Uniacke, embranchement de Windsor.
do	7,619.....	Nesbitt et Avger.....	22 do 1884	Const. le hangar aux march. à Lévis, P.-Q., c. de f. Intercol.
do	7,623.....	J. B. Snowball.....	18 sept. 1884	Construire l'embran. d'Indiantown, ch. de f. Intercolonial, nord de la station de Derby à Indiantown, le long de la rive de la rivière Sud-Ouest de Miramichi, 13½ milles.
do	7,626.....	Cie manufacturière Starr (resp. limitée).....	28 juillet 1884	Construire un pont tournant sur les Narrows, à Halifax, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	7,628.....	Cie Blauavon (resp. limitée).....	28 août 1884	Fournir 1,800 ton. de rails d'acier (67 lbs. par verg. avec les attaches, pour le ch. de fer Intercol., dériv. à Halifax, de fer Intercolonial).
do	7,677.....	E. Chanteloup.....	1er nov. 1884	Appareil de chauffage dans la remise aux locomotives, ch. de fer Intercolonial.
do	7,679.....	Wm. Starkey et Cie.....	5 do 1884	Construire 5 châteaux d'eau à l'épreuve de la gelée, (50,000 gals.) pour le ch. de f. Intercol., aux endroits désignés.
do	7,681.....	A. Grant.....	9 octobre 1884	Eriger un hangar aux marchandises à Saint-Octave, P.-Q., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	7,683.....	do	do 1884	Eriger une gare à Saint-Moise, P.-Q., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	7,695.....	Carrier, Lainé et Cie.....	do 1884	Eriger deux plaques tournantes pour le ch. de f. Intercol.
do	7,721.....	Rhodes, Curry et Cie.....	15 déc. 1884	Construire un hangar pour le foin à Richmond, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	7,732.....	Oakes et Pav.....	22 juillet 1884	Netoyer l'embranchement de Dartmouth, ch. de f. Intercolonial, jusqu'à Black Rock Point, et à partir des Narrows jusqu'à la raffinerie de sucre Woodside, si le min. l'ord.
do	7,744.....	Edouard Fontaine.....	12 nov. 1884	Transborder les marchandises à la jonction de la Chaudière, chemin de fer Intercolonial.
do	7,745.....	Rhodes, Curry et Cie.....	13 juillet 1884	Construire les bureaux généraux pour le chemin de fer Intercolonial, à Moncton, N.-E.
do	7,746.....	do	20 déc. 1883	Construire la gare tête-de-ligne du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B.
do	7,747.....	M. J. Hogan.....	31 janvier 1884	Remplir l'étang à la Pointe-Lévis pour le chemin de fer Intercolonial (100,000 verges cubes).
do	7,748.....	do	18 avril 1884	Pont sur piliers et chevalets aux Narrows, Port d'Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	7,760.....	Rhodes, Curry et Cie.....	18 déc. 1884	Construire un certain nombre de istrines pour le chemin de fer Intercolonial.
do	7,762.....	Ebbw Vale Steel, Iron, and Coal Co. (resp. limitée)....	17 fév. 1885	Fournir 2,000 tonnes de rails d'acier à collerette, de 67 lbs. la verge, et 200 tonnes de rails d'acier à collerette, 56 lbs. par verge, pour le chemin de fer Intercolonial.

Liste des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.—Suite.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale
Ch. de f. Intercolonial.	Acte n° 7,763.	Moss Bay Hematite Iron and Steel Co (resp. limitée).	20 fév. 1885	Fournir 2,000 tonnes de rails d'acier à collerette, de 67 lbs. par verge pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,770.	Ebbw Vale, Steel, Iron and Coal Co. (resp. limitée)	10 mars 1885	Fournir 230 ton. d'éclisses angulaires en acier, et 7 ton. d'éclisses ordinaires d'acier, et 22 ton. de boulons et d'écrous, 3 pc., et à pc. délivrés sans frais à bord à Liverpool, Barrow ou Worthington, p. le ch. de f. Intercolonial.
do	do 7,805.	James Harris et Cie.	16 mai 1885	Construire 300 wagons à houille de six tonnes, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,810.	Fruro Foundry and Machine Co.	2 do 1885	Construire un pont en acier, avec de vieux rails en U à McLeary's Corner, à 2½ milles au nord de la station de Londonderry, chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,821.	Smith et McPhail.	11 do 1885	Echange de fret à la Pointe-du-Chêne, Shédiac, et entre ce point et Bouctouche, N.-B., sur le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,822.	Arcade Lemieux.	9 do 1885	Transbordement de fret à la jonction de la Chaudière, chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,832.	John F. Teed.	27 do 1885	Construire une station et un hangar combinés à Indian-town, sur l'embranchement de Derby; ch. de f. Intercolonial.
do	do 7,833.	do	do 1885	Construire une station et un hangar combinés à Millerton, sur l'embranchement de Derby; ch. de f. Intercolonial.
do	do 7,836.	John Blagdon et fils.	14 do 1885	Réparer le quai n° 1, à Richmond, Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,845.	Cie d'acier du Canada (resp. limitée)	30 juin 1885	Fournir 400 roues de wagons en fonte refroidie, délivrées sans aucun frais sur les wagons, à la station de Londonderry, du ch. de f. Intercolo., garanties pour trois ans.
do	do 7,862.	Alfred Steeves.	29 mai 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolonial entre Hampton et Saint-Jean, 2,100 rods linéaires.
do	do 7,863.	J. B. Calhoun.	29 do 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolo. Pointe du Chêne et la jonct. Paines, 640 rods linéaires.
do	do 7,864.	T. H. Wilson.	1er juin 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolonial, entre Moncton et Sussex, 1,200 rods linéaires, et entre A. Pouchin et Hampton, 800 rods linéaires.
do	do 7,865.	do	16 do 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolonial, entre Sussex et A. Pouchin, 480 rods linéaires.
do	do 7,866.	A. K. Thomson.	8 do 1885	Ciôture en fil métall. le long du ch. de f. Interco., entre la jonction Dalhousie et Campbellton, 271 rods linéaires.

do	do 7,867.	E. R. Bucknam.	do 2, 1885	Ciôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre Tartague et le Petit Métis, 960 rods linéaires.
do	do 7,868.	Wm. Howell.	do 3, 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Interco. entre Emb. pour houille et la Jonction de Kent, 900 rods lin.
do	do 7,870.	A. McIntosh.	do	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Interco. entre Gensan et Embarrasement pour houille, 800 rods lin.
do	do 7,871.	Jas. O. Fish.	do 5, 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre la Rivière Barnaby et Baribougue, 1,400 rods lin.
do	do 7,872.	O. Mignault.	do 11, 1885	Ciôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre Causapscal et Sayabec, 1,600 rods linéaires.
do	do 7,873.	Archd. Ferguson.	do 11, 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Interco. entre la Jonction de Kent et la Rivière Barnaby, 1,400 rods lin.
do	do 7,877.	Wm. Ferguson.	do 3, 1885	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre les Moulins de Berry et Gensan, 438 rods linéaires.
do	do 7,878.	Gray et Wheaton.	do 29 mai 1885	Ciôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-Rouge et Bahurst, Petite-Rochelle et la Rivière-Jacquet, 963 rods linéaires.
do	do 7,879.	do	do	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre Salate-Favre et Rimouski, 640 rods linéaires.
do	do 7,880.	do	do	Ciôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolonial, entre Rimouski et Hadlow, 1,600 rods linéaires.
do	do 7,881.	do	do	Ciôture en fil métallique le long du ch. de fer Interco. entre la Jonction de St-Charles et Lévis, 3,634 rods lin.
do	do 7,882.	do	do	Former la section 4, fossés latéraux en arrière du coursier du canal Welland, entre Stromness et Marshville.
do	do 7,883.	do	do	Former la section 6, fossés latéraux en arrière du coursier du canal Welland, entre Stromness et Marshville.
do	do 7,884.	do	do	Ciôture en bois et mur de pierre au sud-est du chemin actuellement en voie de construction depuis Lachine en allant vers la Côte Saint-Paul, canal Lachine.
do	do 7,885.	do	do	Entretenir l'égoût le long du canal de Beauharnois dans la paroisse de Sainte-Ocèle et la ville de Valleyfield.
do	do 7,886.	do	do	Nouveau contrat (au lieu du n° 7,342, Nicholson et Allen), entrée d'amont, div. des Galops, canal de Williamsburg.
do	do 7,887.	do	do	Convention re Subvention—Frédéricton à la Rivière Miramichi.
do	do 7,888.	do	do	Convention re Subvention—De Hull ou Aylmer, à Pembroke, traversant l'Ottawa à un point au-delà de Lévesque.
do	do 7,889.	do	do	Convention re Subvention—Saint-Jérôme à New-Glasgow.
do	do 7,890.	do	do	Convention re Subvention—15 milles de Renfrew, au sud, vers la Rivière Mississippi.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.—*Fin.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels le contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Cie de chemin de fer de St-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....	Acte n° 7,772.....	Cie de ch. de fer de St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	5 mai 1885....	Convention <i>re</i> Subv.—Richibouctou à St-Louis, 7 milles.
Cie de chemin de fer d'Albert Sud.	do 7,804.....	Cie de ch. de fer d'Albert-Sud	23 do 1885....	Convention <i>re</i> Subv.—Hopewell Corner (ou Albert) à l'embouchure de la Rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, N.-B.
Cie de chemin de fer d'Elgin, Petitecodiac et Havelock.....	do 7,808.....	Chemin de fer d'Elgin, Petitecodiac et Havelock.....	25 do 1885....	Convention <i>re</i> Subv.—Ligne depuis le chemin de fer Intercolonial, à Petitecodiac, jusqu'à Havelock Corner, N.-B.

ANNEXE No 17

ÉTAT GÉNÉRAL.

- 1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.
- 2° Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.
- 3° Conventions au sujet de subvention accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction des chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885.

ÉTAT

10.—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés loués sur les canaux

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
<i>Canal Beauharnois.</i>				
20 oct. 1884.	Durant bon plaisir.	Cie de télégraphe Mutuelle du Canada.	Placer des poteaux au côté sud du canal, 2 milles, Valleyfield.	Ligne de télégraphe.
24 do 1884	do	S. A. Brodeur.....	Lot N.-E. ½ 21, 1re con. Catherines-town, en amont du canal, Valleyfield.	Ferme.....
1er do 1885	do	Joseph Cardinal.....	Lots 116 et 101, au nord du canal, Sainte-Cécile, Valleyfield.	Culture.....
21 juill. 1885	do	O. Trempe.....	Lot 1, en amont de l'écluse de prise d'eau, au nord du canal Sainte-Cécile, Valleyfield.	Quai et hangar au charbon.
11 avril 1885	do	Cie de chemin de fer Atlant. du Canada.	Pont tournant en fer au-dessus du canal, Sainte-Cécile, Valleyfield.	Chemin de fer et pont.
25 juin 1885	do	Moïse Julien.....	Lot du quai, 200 pieds en amont du pont Saint-Timothée, au nord du canal.	Quai et pierre....
<i>Canal Lachine.</i>				
18 oct. 1884	do	Cie de ponts du Canada, (limitée.)	Poser un tuyau de 7 pcs. depuis le canal, côté nord, à leurs travaux, 1,000 pds. en aval de l'écluse de prise d'eau, Lachine.	Pour chaudière et machines.
23 déc. 1884	do	Anderson, McKenzie et Cie., et A. Hurteau et Frères..	Droit d'hiverner du bois de service au quai du bassin Wellington.	Empiler du bois..
2 mai 1885	do	Cie de raffinerie de sucre du St-Laurent.	Passer un tuyau à l'eau de 24 pcs. depuis le bassin n° 2, via rue Queen, Montréal, jusqu'à leur manufacture.	Alimentation d'eau.
8 do 1885	do	G. E. Jacques et Cie	Lot sur la rue Colborne, Montréal, N.-O. du bassin n° 2, près des hangars à farine nos 4 et 5.	Bureau.....
28 août 1885	do	Cie de raffinerie de sucre du Canada.	Hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel.	Emmagasinage de sucre.
<i>Canal Rideau.</i>				
11 avril 1885	do	B. E. et J. F. Chaffey	Partie du lot n° 17, dans la 8e concession sud, Crosby, à l'écluse Chaffey.	Moulin à farine..
17 do 1885	do	Club de canots d'Ottawa.	Partie du lot au pied du canal, à Ottawa, dans la rivière.	Maison pour les canots.

GÉNÉRAL :

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			\$ cts.	\$ cts.			
.....	.....	20 oct. 1884	1 00	1 00	1er oct. ...	Sur livraison du bail.	D'avance.
.....	10 arpts 15 ½ perches.	1er do 1884	8 00	8 00	1er do ...	do	do
.....	3 acres.....	1er juin 1883	20 00	20 00	1er juin ...	do	do
.....	150 x 100 pieds.	1er sept. 1883	40 00	40 00	1er sept....	do	do
.....	.....	11 avril 1885	1 00	1 00	1er avril..	do	Prendre fin à 6 mois d'avis de l'une ou l'autre partie.
.....	150 x 70 p.	1er juin 1885	20 00	20 00	1er juin ...	do	D'avance.
Tuyau, 7 pcs.	.....	1er juil. 1884	50 00	50 00	1er juill ...	do	do
.....	{ 170 jetées à \$1.00 33 do 1.00	.....	170 00 33 00	.....	.....	do	do
Tuyau, 24 pcs.	.....	1er juil. 1885	750 00	375 00	1er janv. et 1er juil.	do	Ceci remplace le bail du 22 juillet 1879.
.....	18 x 24 p.	1er do 1885	25 00	25 00	1er juill ...	do	D'avance.
.....	.....	1er août 1885	1200 00	100 00 par mois.	1er de ch. mois.	do	do
Le surplus d'eau passe par le biez.	3 rods 18 perches.	1er juil. 1883	5 00	5 00	1er juill ...	1er juil. 1883	Ceci remplace le bail du 5 juillet 1884. D'avance.
.....	.....	1er juin 1885	1 00	1 00	1er juin ...	Sur livraison du bail.	D'avance.

ETAT GÉNÉRAL indiquant : 1°—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			<i>Canal Cornwall.</i> Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			<i>Canaux de Williamsburg.</i> Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			<i>Canal Welland.</i> Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
10 juin 1885.	Plaisir du gouvernement...	Cie de téléphone Bell du Canada.	<i>Canal Chambly.</i> Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	Téléphone.....
			<i>Canal Sainte-Anne.</i> Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			<i>Chemin de fer Intercolonial.</i> Chambres dans le bâtiment situé sur le lot officiel n° 148, sur le côté sud-est, rue St-Jacques, Montréal. La Cie devra chauffer, réparer et faire les changements nécessaires.	Bur. des agents du gouvernement.
6 mai 1885.	10 ans.....	Cie de ch. de f. Vermont Central au gouvernement.	Permis de vendre des livres, etc., à la gare de Lévis, d. la salle des journ.	do ...
6 do 1885.	do	do	Permis de vendre des livres, etc., sur les conv. ent. Lévis et Campbell't'n	do ...
31 déc. 1884.	1 an.....	Chas. A. Demers.....	Permis de vendre des livres, etc., sur les conv. entre Halifax, Campbell-ton, St-Jean et Pointe-du-Chêne.	do ...
1er juil. 1885	do	Jos. Fortin.		do ...
1er do 1885.	do	Cie de publication des chemin de fer Canada.		do ...

oués sur les canaux et chemins de fer, etc.—Suite.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
.....	10 juin 1885	1 00	1 00	1er juin....	Sur l'échéance du bail	Tout dans le même bail. D'avance.
.....	1er mai 1883	600 00	50 00	1er de ch. mois.	do	
.....	1er do 1883	200 00	50 00	Trimestre. 31 déc. et 30 juin.	do	
.....	31 déc. 1884	50 00	25 00	Sur l'échéance du bail	Prendre fin à un mois d'avis. D'avis.	
.....	1er juil. 1885	400 00	33 34	Mensuell..	1er juil. 1885	D'avance.
.....	1er do 1885	1100 00	91 67	do ...	1er do 1885	do

2^e—Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terrané le 30 juin 1885.

Date.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
24 janv. 1885	John M. Kirby	Sa Majesté.	<i>Canal Carrillon.</i> Décharge pour dom., inondation du lot 15, 1re conc. Hawkesbury-Est	Digue de Carrillon.	2 acres	200 00	
20 fév. 1885	D. B. Wyman	do	lot 16 do	do	3 do	50 00	
22 juin 1884	J. B. et O. Brazeau	do	pt. s. 20, block C, 1re con. Chatham	do	21 do	50 00	
25 nov. 1884	S. Webster	do	lot 25 do	do	4 do	40 00	
8 janv. 1885	John Fitzgerald, aîné	do	3 et ch. sur 7 do	do	4 do	275 00	
14 do	James Miller	do	5 do	do	3 do	25 00	
14 do	Geo. O'Brien	do	7 do	do	0 do	20 00	
29 do	Jos. Fletcher	do	3 do	do	3 do	23 00	
29 do	J. Quabing et al, syndics de la corporation de l'église presby., Chatham.	do	30 6 do	do	3 do	20 00	
1er mai 1885	Kane et Mularky	do	<i>Canal Chambly.</i> Décharge, clôt. et entret. des clôtures sur le lot 13 ou le l. offi. 4, 338, paroiss. de Chambly	Canal Chambly...		150 00	
24 juill. 1884	A. L. et A. F. Bradley	do	<i>Canal Welland.</i> Décharge pour dommages causés par le drain qui a inondé le lot 5 dans la 10e c. Grantham	Canal Welland.....		275 00	
6 août 1884	Aaron Wiggins	do	Décharge pour dommages par l'inondation, déplacement des ponts, lot 74, Thorold	do		150 00	
8 sept. 1884	John Cloy (prop.)	do	Décharge pour dommages, inondation de ses bâtiments, près du chemin de fer, Thorold.	do		100 00	
9 do	Howland, Jones et Cie (locataires)	do	Décharge p. ur dom., farine moullée dans le b. im. sur le ch. de fer côté O., Thorold	do		275 84	
20 do	Success. Mich. Smith	do	Décharge pour dommages au lot L, à l'est de la rue Est, Port-Colborne	do		150 00	
27 nov. 1884	Chas. Lugsdin (locataire)	do	Décharge pour dommage à la boutique sur le lot 23 à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		200 00	

4 déc. 1884	D. Armstrong et al.,	Sa Majesté...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 21, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		460 00	
4 do	R. Armstrong	do	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 21, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		480 00	
17 do	Wm. Lewis (locat.)	do	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 34, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		175 00	
22 do	Jane McCarty	do	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 25, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		355 00	
30 do	S. Burrow (locataire)	do	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 25, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		250 00	
6 janv. 1885	S. Hopkins	do	Déch. pour dom. aux bâtiments sur le lot 22, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne ...	do		91 00	
26 do	L. G. Carter	do	Déch. pour dom. aux bâtiments sur le lot 23, à l'ouest de la rue Ouest, Port-Colborne ...	do		355 00	
4 fév. 1885	Wm. Walker (locataire)	do	Décharge pour dom., obstacles sur le front du lot 26, à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do		375 00	
22 juil. 1885	Sarah J. Stanton et son époux, ci-devant Mme Jos. Hardison	do	Déch. pour dom. au cabaret, etc., sur les 30 C et D, à l'est de la rue Est, P.-Colborne...	do		765 00	
16 oct. [1885	C. Pitzlee et al.	do	Déch. pour dom. aux bâtim., etc., sur le lot 25, à l'ouest de la rue Ouest, Port-Colborne.	do		350 00	Obligat. d'indemnité, réclama-tion, si aucune, pour le régle. de mariage de Geo. McKenzie
7 janv. 1885	Veuve J. T. Willett	do	Étre des lots 10, 11, sur la rue Rodman, Ste-Catherine, sur le lot 17, 5e con., Grantham.	do	0 008 acre.	30 00	Locat. du Gouver-nement n ^o 2484.
20 do	R. Lowrie et al.	do	Déch. en faveur du gov. pour dom. au moulin à farine, etc., à Pt.-Dalhousie, déversoir n ^o 1.	do		1,500 00	
24 do	Mary Shaghnessy ci-devant O'Connor	do	Déch. en faveur du gov. pour dom. causés par l'emploi de son lot 26, dans la 3e concession, Humberston, pour y faire des dépôts.	do		25 00	
15 nov. 1884	J. Batteriel et ux	do	Titre de partie des lots 12 à 20, rue Rodman, Ste-Catherine, sur le lot 17, dans la 5e con-cession, Grantham	do		150 00	
5 juin 1885	J. Bald et voir	do	Titre de partie des lots 20, 5e con., Crowland.	do	1 acre.	75 00	
24 sept. 1885	Wm. Clark et al.	do	<i>Canal Murray.</i> Ordonnance de la cour de chanc., assignant au gov. partie du lot 10, con. C, Murray...	Canal Murray	0-45 do	51 50	Frais, \$1,051.59.
10 avril 1885	Benj. Rowe	do	<i>Canaux de Williamsburg</i> Obligation d'indemnité au gouvernement et chèque de \$30,000 s'il est réclamé	Canal des Galops		61 60	
22 juil. 1884	J. H. Cunningham	do	<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i> Décharge pour dommages par l'écluse aux Chutes Fénélon, au lot 3, est de la rue Colborne, village Fénélon	Canal de la Vallée de la Trent		200 00	

2°. PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—Suite.

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
17 sept. 1884	A. Fairbairn.....	Sa Majesté...	<i>Canal de la Vallée de la Trent—Suite.</i> Déch pour dom. par la digue Lakefield au lot Park 1, N. de la rue George, vil. de Lakefield.	Canal de la Vallée de la Trent.....	.....	\$ cts. 100 00	
13 do 1884	J. C. Sherin.....	do	Déch. pour dom. par la digue Lakefield au lot Park 2, N. de la rue George, vil. de Lakefield	do	.....	100 00	
31 oct. 1884	A. J. Wright et ux...	do	Décharge pour dommages par la digue des rades Lovesick, au lot 9, dans la 6e concession; et lot 10, dans la 7e con., Harvey	do	.....	250 00	
20 nov. 1884	H. Grundy et ux.....	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield au lot 24, N. de la rue Smith, village de Lakefield, ou partie 27, 8e con., Smith...	do	.....	200 00	
20 déc. 1884	R. White (locataire).	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la 3E, lot 34, dans la 11e con., Smith.	do	.....	40 00	
30 août 1884	J. McGraw (locataire sa vie durant)....	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la 3E, lot 34, dans la 11e con., Smith.	do	.....	300 00	
15 oct. 27 nov. 1884	J. Crikmore.....	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la 4O, lot 18, dans la 7e con., Douro.	do	.....	1 00	
27 déc. 1883	Fidélommis. de R. et C. Strickland.....	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la 4O, lot 18, dans la 7e con., Douro.	do	.....	400 00	
9 do 1884	Fidélommis. de J. P. et S. S. Strickland.	do	Déch. pour dom. par la digue Lakefield au lot 5, S. de la rue George, lot 9, N. de la rue Smith, blocs U et S, village de Lakefield....	do	.....	100 00	
22 avril 1885	Jes. Preston (veuve).	do	Décharge pour dom. par la digue Lakefield à la 3S de 2N du 20, dans la 8e con., Smith...	do	.....	500 00	
24 déc. 1884	Kath. Strickland et al.	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield aux lots irréguliers 18, dans la 7e con., et 18, dans la 18e con., Douro.....	do	.....	250 00	
12 mai 1885	Eliz. Chalmers et vir.	do	Décharge pour dommages par la digue Lakefield au lot 26, dans la 4e con., Douro	do	.....	25 00	
4 sept. 1885	H. L. Lefebvre.....	do	Déch. pour dom. par la digue Lakefield à l'abri de chaoupe sur le lot 19, 1e con., Douro....	do	.....	800 00	
30 oct. 1884	Geo. Carswell.....	do	<i>Rivière des Outaouais — Dommages par les digues au Rocher Fendu et les chutes de Grand Calumet.</i>	Travaux de la Outabute.....	40 acres.....	80 00	
7 nov. 1884	W. O. et T. Spencer et al.....	do	Décharge, dom. aux lots 25 et 26, Grand Calumet.....	do	16 do.....	80 00	
13 do 1884	Thos. McVeigh.....	do	do	do	16 do.....	80 00	
12 janv. 1885	H. et F. F. Rose et al.....	do	part. 3 28, et part. 3 27, 5e con. de Calumet.....	do	9 1/2 do.....	100 00	
17 nov. 1884	A. réchd. Spencer.....	do	lots 2 et 3, rang B, Mansfield.....	do	18 1/2 do.....	80 00	
4 déc. 1884	M. Dempsey.....	do	lots 6 et 7, 1er rang, Mansfield.....	do	55 1/2 do.....	575 00	
7 fév. 1885	C. Dumouchel.....	do	lots 13, 14, rang nord, Grand Calumet.....	do	.....	500 00	
6 do 1885	W. Rimer.....	do	lot 6 S. de la rue Front, village de Bryson.....	do	.....	75 00	
10 do 1885	John McCosher.....	do	lot 11, N. de la rue Front, village de Bryson.....	do	.....	15 00	
2 mars 1885	Pat. Davis.....	do	lot 5, dans le 1er rang, Mansfield.....	do	.....	225 00	
26 mai 1885	Geo. Carswell (maitre de Jos. Malo)	do	lots 17, 18, rang nord, île du Calumet.....	do	.....	400 00	
19 mai 1885	M. Ryan et ux.....	do	<i>Canal Cornwall.</i>	Canal Cornwall... 0.5 acres ...	.....	225 00	Décharge, 30 juillet 1885.
3 juil. 1885	Wm. J. Brown et ux.	do	Titre de part. du lot E3 3, Ire con. Osnabruk, do 6 do	do	1.06 do ...	434 00	
3 do 1885	Alex. Serviss.....	do	{ do E3 6, dans terrain pris..... } la Ire con. Osnabruk } terrain endomm.	do	1.19 do ...	297 50	Décharge, 27 juillet 1885.
1er nov. 1884	Eliz. Russell.....	Sa Majesté..	<i>Chemin de fer Intercolonial.</i>	do	.....	\$ cis.	
19 fév. 1886	Maire, échevins et corpor. munic. de la cité de St-Jean, N.B.	do	Titre au gouvernement de partie du lot 331, par de Durham, N.B., pour droit de passage.	Chemin de fer Intercolonial... 0.81 acres	.....	36 00	
10 sept. 1883	Commissionaire remplissant les fonctions de Lord de l'Amirauté.	do	Arrangement 7e division de la rue Snythe, Saint-Jean, N.-B.....	do	.....	1 00	
		do	Titre au gouvernement du terrain et de la par. de terrain submergée située sur le côté est de la rue Upper Water, Halifax, pres de l'arsenal de la marine de S.M., pour quat et terrain du ch. de f. Inter, dans le port d'Halifax..	do	4.065 acres	1 00	

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue.	Prix de vente.	Observations.
13 do 1884	Thos. McVeigh.....	do	part. 3 28, et part. 3 27, 5e con. de Calumet.....	do	16 do.....	80 00	
12 janv. 1885	H. et F. F. Rose et al.....	do	partie 3 4, Mansfield.....	do	9 1/2 do.....	100 00	
17 nov. 1884	A. réchd. Spencer.....	do	lots 2 et 3, rang B, Mansfield.....	do	18 1/2 do.....	80 00	
4 déc. 1884	M. Dempsey.....	do	lots 6 et 7, 1er rang, Mansfield.....	do	55 1/2 do.....	575 00	
7 fév. 1885	C. Dumouchel.....	do	lots 13, 14, rang nord, Grand Calumet.....	do	.....	500 00	
6 do 1885	W. Rimer.....	do	lot 6 S. de la rue Front, village de Bryson.....	do	.....	75 00	
10 do 1885	John McCosher.....	do	lot 11, N. de la rue Front, village de Bryson.....	do	.....	15 00	
2 mars 1885	Pat. Davis.....	do	lot 5, dans le 1er rang, Mansfield.....	do	.....	225 00	
26 mai 1885	Geo. Carswell (maitre de Jos. Malo)	do	lots 17, 18, rang nord, île du Calumet.....	do	.....	400 00	
19 mai 1885	M. Ryan et ux.....	do	<i>Canal Cornwall.</i>	Canal Cornwall... 0.5 acres ...	.....	225 00	Décharge, 30 juillet 1885.
3 juil. 1885	Wm. J. Brown et ux.	do	Titre de part. du lot E3 3, Ire con. Osnabruk, do 6 do	do	1.06 do ...	434 00	
3 do 1885	Alex. Serviss.....	do	{ do E3 6, dans terrain pris..... } la Ire con. Osnabruk } terrain endomm.	do	1.19 do ...	297 50	Décharge, 27 juillet 1885.
1er nov. 1884	Eliz. Russell.....	Sa Majesté..	<i>Chemin de fer Intercolonial.</i>	do	.....	\$ cis.	
19 fév. 1886	Maire, échevins et corpor. munic. de la cité de St-Jean, N.B.	do	Titre au gouvernement de partie du lot 331, par de Durham, N.B., pour droit de passage.	Chemin de fer Intercolonial... 0.81 acres	.....	36 00	
10 sept. 1883	Commissionaire remplissant les fonctions de Lord de l'Amirauté.	do	Arrangement 7e division de la rue Snythe, Saint-Jean, N.-B.....	do	.....	1 00	
		do	Titre au gouvernement du terrain et de la par. de terrain submergée située sur le côté est de la rue Upper Water, Halifax, pres de l'arsenal de la marine de S.M., pour quat et terrain du ch. de f. Inter, dans le port d'Halifax..	do	4.065 acres	1 00	

2° — Propriétés achetées ou endommagées, ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc. — Suite.

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Étendue. — Acres.	Prix de vente.	Observations.
<i>Chemin de fer Canadien du Pacifique.</i>							
3 fév. 1885	James Park.....	Sa Majesté..	Titre du lot 283, St-André, 2 milles à l'extré.	do	1-02 acres	\$ cts.	
31 mars 1885	Jas. Isbester.....	do	5 (arpentage fédéral) Kildonan	do	3-25 do	40 00	
3 janv. 1885	Rév. S. Pritchard	do	36, 2 milles à l'extérieur, St-Jean	do	2-07 do	1 00	
8 do 1885	John Bruce.....	do	40 (arpentage fédéral) Kildonan	do	0-93 do	1 00	
14 do 1885	Ann, femme de C. Isbester	do	do	do	2-68 do	26 80	
16 do 1885	Janet Poison.....	do	do	do	0-44 do	1 00	
9 do 1885	John Poison.....	do	do	do	5-77 do	57 70	
28 fév. 1885	A. G. Irwin	do	do	do	0-24 do	1 00	
3 do 1885	J. S. Atkins	do	do	do	17-46 do	1 00	
21 do 1885	Jos. Robinson	do	do	do	2-29 do	1 00	
19 do 1885	Robt. Sproule.....	do	do	do	7-27 do	1 00	
26 mai 1885	Sa Majesté	Peter Fink..	Titre à lui de partie du lot 2, groupe 1, Yale, district de Lytton.....	Non requis pour le C.O.P.....	10-00 do	252 10	Fink a vendu au gov. 119 acres du même lot pour \$3,000 par titre du 15 déc. 1882, pour y établir une station.
10 jan. 1885	L. S. Vaughan.....	Sa Majesté	Décharge pour avoir pris et abandonné les subdivisions du lot 65, Saint-Olément.....	do	.....	400 00	
23 do 1885	Wm. Wagner.....	do	Décharge pour avoir pris et abandonné les secs. 30, 27 et 28, tp. 13, R. 4 O.....	do	.....	608 00	Embran. Stonewall
2 août 1885	Sarah, femme de D. Gunn, autrefois M ^{me} H. Bird.....	do	do	do	.....	22 00	(Intéret depuis le 14 octobre 1882.
19 mars 1885	Jas. Isbester et uz.....	do	Titre au gouvernement du lot 206, St-André, 1/2 NE sec. 11, tp. 13, R. 2 E.....	Emb. Pembina COP	0-76 acres	762 25	
28 do 1885	G. Allen et D. Campbell	do	do	do	5-01 do		
4 nov. 1884	Henry Fry, jeune.....	do	do	do	2-61 do	33 41	
25 juil. 1883	J. B. Lagimonière	do	do	do	1-28 acres	56 60	
25 do 1883	E. Lagimonière.....	do	do	do	1-29 do	56 50	

28 do 1885	G. Allen et D. Campbell	do	do	do	2-61 do	33 41	
4 nov. 1884	Henry Fry, jeune.....	do	do	do	1-28 acres	56 60	
25 juil. 1883	J. B. Lagimonière	do	do	do	1-29 do	56 50	

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral gniees de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout
				\$	\$
24 déc. 1884	Cie de chemin de fer Nord et Ouest.	De Frédéricton à la rivière Miramichi.	47 Vic., c. 8.	3,200	128,000
22 do 1884	Cie de chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique.	De Hull ou Aylmer à Pembroke, traversant la rivière des Outaousis à un endroit qui ne soit pas à l'est de Lapasse.	do ...	3,200	272,000
20 jan. 1885	Cie de chemin de fer de Caraquette.	De Caraquette à Bathurst, N.-B.	46 Vic., c. 25.	3,200	115,200
20 do 1885	do	De Caraquette à Shippegan Harbor, N.-B.	47 Vic., c. 8.	3,200	76,800
14 fév. 1885	Cie de chemin de fer de Grand Nord.	De Saint-Jérôme à New-Glasgow, Qué.	do ...	3,200	32,000
3 mars 1885	Cie de ch. de fer de Kingston et Pembroke.	D'un point situé à 15 milles au sud de Renfrew et entre le Mississippi et Renfrew à Renfrew.	do ...	3,200	48,000
5 mai 1885	Cie de ch. de fer de Saint-Louis, Richibouctou et Bouct.	De Richibouctou à Saint-Louis, comté de Kent, N.-B.	do ...	3,200	22,400
23 do 1885	Cie de chemin de fer d'Albert-Sud.	D'Hopewell Corner (aujourd'hui appelé Albert) à l'embouchure de la rivière au Saumon, par. d'Alma, N.B.	do ...	3,200	51,200
25 do 1885	Chemin de fer Elgin-Petitcodiac et Havelock.	Du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, à Havelock Corner, N.-B.	46 Vic., c. 25.	3,200	38,400

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885.

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds au mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté.		Remblais.	Rails		Ligne à être terminée.	Observations.	
			Largeur des tranchées.	Pds.		Pds.	D'acier.			De fer.
Pds.	Pieds.	Pds.	Pds.	Pds.	Lbs	Lbs				
46	70	955	50	20	16	56	60	1er juillet 1888.		
85	53	1,433	50	22	16	56	.....	1er sept. 1885—27 milles de Aylmer; 1er juillet 1886—27 milles suivants; 1er juillet 1887—toute la ligne.	Le gouvernement devra retenir \$28,000 pour faire face aux obligations contractées par la compagnie.
36	60	1,000	50	20	16	50	56	25 mai 1887. 1er juillet 1888.		
24										
10	60	1,146 604	50	20	16	56	.....	1er juillet 1885.	Le gouvernement devra retenir \$5,000 pour faire face aux obligations.
15	*	6° ou 955 pds.	50	18	15 ou plus.	56	56	5 mars 1886.		
7	45	1,000	50	20	16	56	.....	31 décembre 1885.	
16	120	6° ou 955 pds.	50	20	16	56	.....	1er juillet 1887.	
12	70	955 pds. sauf au point de raccord. avec le ch. de f. Int. où il p. être de 637 pds.	50	20	15	50	.....	1er oct. 1886.....	Ponceaux en cèdre 10 pieds carrés; piliers de cèdre; coffrage rempli de pierre.

*Sur les courbes 6° (rayon 955) s'élevant dans une direction sud (contre la charge) 60 pieds par mille.
 Sur les courbes d'un rayon plus grand au maximum sur la tangente (contre la charge) 79 pieds par mille.
 Sur les courbes 6° s'élevant dans une direction nord (favorable à la charge) 79 pieds par mille.
 Sur les courbes d'un rayon plus grand au maximum sur la tangente (favorable à la charge) 106 pieds par mille.

ANNEXE No 19.

TABEAU des réclamations soumises aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Réclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Soumission soit à un arbitre ou à la commission au complet.	Soumission pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
Amable St. Laurent.....	C.F.I.—Cinq moutons tués.....	19 avril.....	Un arbitre.....	Rapport.....	\$ 12 00	\$ 12 00	12 mai 1885	
J. B. Plante.....	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Deux chevaux tués.	1er fév. 1883	do	do	150 00	Nil.	3 juill. 1884	
A. J. White.....	C.F.I.—Dompage au terrain par suite d'inondation.	8 juin 1885	Commission au complet.	do	150 00	Nil.	4 août 1884	Renvoyé à la commission au complet pour sentence arbitrale.
L. S. Vaughan.....	C.F.P.—Terrain exproprié mais dont il n'a pas été fait usage.	.....	do	do	Non mentionné.	400 00	15 sept. 1884	
J. W. Neilson.....	C.F.P.—Terrain pris pour l'embranchement de Pembine.	13 juill. 1885	do	do	do	100 00	15 do 1884	
Geo. Kitchin.....	C.F.I.—Traverses emp. et non payées	27 fév. 1883	do	do	700 00	Nil.	1er oct. 1884	
Staslas Meunier et Hardy.....	C.F.I.—Dom. au fer par suite d'inondation.	6 nov. 1883	Un arbitre.....	do	448 00	450 00	7 nov. 1884	Renvoyé à la commission au complet.
Major-gén. Laurie.....	C.F.I.—Cheval tué.....	23 fév. 1884	do	do	200 00	200 00	24 mars 1885	
Daniel Pugsley.....	C.F.I.—Dom. à une grange par le feu	.....	do	do	Non mentionné.	Nil.	.....	Les deux causes renvoyées ou il n'a rien été accordé aux réclamants.
Sylvester Neelon.....	Canal Welland—Dompage au propriétaire "Europe" et contre à compte.	30 mars 1885	Commission au complet.	do	Non mentionné.	Nil.	12 mai 1885	
Mme Chas. Langelier.....	Canal Chambly—Pour l'entretien d'un pont.	13 juin 1884	Un arbitre.....	do	365 00	300 00	29 do 1885	Mais recommandé de donner au réclamant un morceau de terre qui est inutile au gouvernement.
H. Riendeau.....	Canal Chambly—Dompage causé par l'eau.	16 avril 1884	do	do	300 00	Nil.	2 juin 1885	
J. B. Robertson.....	C.F.I.—Dom. causé à la machine, en la démont. pour faire place au C.F.I.	21 mai 1884	do	do	Non mentionné.	Nil.	11 janv. 1885	
Wm. Wagner.....	O.F.P.—Terrain pris et dommagés.....	16 juill. 1883	Deux arbitres.	Décist'n	3,769 56	608 00	11 sept. 1884	
James Park.....	do	11 juin 1884	do	do	40 00	40 00	11 do 1884	
Andrew Hepburn.....	do	11 juin 1884	do	do	60 00	60 00	11 do 1884	

James Isbester.....	do	21 mai 1884	do	do	762 25	762 25	11 do 1884	
W. W. Doherty.....	C.F.I.—Dompage en détournant l'eau pour l'usage du	7 avril 1884	Commission au complet.	do	400 00	650 00	10 déc. 1884	
Chas. Gallagher.....	C.F.I.—Dompage pour cheval tué.	29 sept. 1883	do	do	100 00	100 00	10 do 1884	
Robt. Cochran.....	C.F.I.—Dom. causé à des matériaux par le feu prov. de la locomotive.	17 sep. 1884	do	do	1,341 00	870 50	10 do 1884	
Peter Jackson et al.....	Canal Lachine—Dompage à la propriété.	5 sept. 1884	do	do	1,385 00	Nil.	10 do 1884	Maintenant en appel.
W. Charland.....	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Terrain pris et dompage.	2 août 1883	do	do	37,273 00	4,155 61	16 mai 1885	do
John Hosebke.....	Canal Welland—Dompage aux pomes de terre par suite d'inondation	5 juin 1883	do	do	577 50	225 00	16 do 1885	
David Leish et al.....	Canal Welland—Blessures faites à son fils.	23 fév. 1883	do	do	2,000 00	500 00	16 do 1885	
H. Hubert.....	Canal Lachine—Dompage au terrain par vote d'eau.	27 mars 1884	do	do	91,097 10	9,216 00	18 do 1885	do
Chas. Wilson.....	C.F.P.—Ligne de l'ancien portage La Prairie—Terrain pris pour gravier	9 oct. 1882	do	do	7,262 50	845 00	11 do 1885	
J. T. Davie (3 causes).	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Terrain pris et dompage.	2 août 1883	do	do	246,488 16	35,637 67	20 do 1885	do
Chas. Duquette et al.....	Nouv. écluse Ste-Anne—Nouv. frais pour se procurer l'eau pend. la cons.	8 avril 1884	do	do	Non mentionné	1,087 50	15 do 1885	do
James McLeod.....	C.F.I.—Dommagés pour deux chevaux tués.	6 fév. 1884	Un arbitre.....	Rapport	435 00	274 00	29 déc. 1884	La cause a été portée devant la commission au complet pour sentence.
L. Guay.....	do .....	.....	do	do	150 00	12 00	16 janv. 1885	Négocié par M. Munna, A.O., et approuvé par M. Schreiber, à la date du 16 janv. 1885.
A. Turgeon.....	do .....	.....	do	do .....	.....	4 00	16 do 1885	
R. Roy.....	do .....	.....	do	do .....	.....	7 00	16 do 1885	
Andrew McConnell.....	do	3 avril 1884	do	do .....	.....	550 00	23 août 1884	et intérêt

CHAS. THIBAUT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 25 novembre 1885.

ANNEXE No 20.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 décembre 1885.

MONSIEUR.—Le 10 octobre dernier, j'avais l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'avancement des travaux de construction du chemin de fer canadien du Pacifique à cette date, et comme il est d'usage que je donne, avant l'ouverture du parlement, les renseignements les plus récents au sujet de l'état des travaux, je viens aujourd'hui vous rapporter ce qui a été fait depuis lors. De plus, vu que le chemin pourrait être considéré comme virtuellement terminé depuis le 7 novembre dernier, puisque de ce jour date la communication continue par voie ferrée d'un océan à l'autre, le moment me paraît opportun de faire quelques remarques sur l'avancement des travaux de construction de cette entreprise gigantesque, à partir de son commencement.

Comme tout le monde le sait le gouvernement s'était d'abord chargé de cette grande entreprise, et le premier contrat pour la construction d'une partie de la ligne-mère fut passé le 3 avril 1875. Ce contrat comprenait la section entre Fort-William et Sunshine-Creek, distance de 27 milles, et les travaux de construction furent immédiatement commencés. On peut donc considérer que c'est la véritable date du commencement des travaux, qui se sont continuellement poursuivis depuis. Des contrats pour de nouvelles sections furent passés au fur et à mesure que le besoin s'en faisait sentir, et toute la distance entre le Fort-William et la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg, se trouvait incluse dans ces contrats. Pendant que ces travaux étaient en voie d'exécution des contrats furent passés pour la construction de 200 milles de chemin en gagnant l'ouest à partir de Winnipeg, ainsi que de 127 milles dans la Colombie-Britannique, soit de Savona's-Ferry à Emory's-Bar. En mai 1880, le dernier contrat fut passé, étant daté du 3 de ce mois, et le nombre de milles en voie de construction par l'Etat s'élevait à 749.

Peu de temps après le gouvernement entama des négociations pour faire continuer le chemin par une compagnie, et c'est alors que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entreprit de construire 1,909 milles, et d'équiper toute la ligne-mère, de Callander à Port-Moody, soit 2,550 milles. La compagnie devait prendre possession de la partie de la voie déjà construite à l'ouest de Winnipeg, en en payant le coût, et le gouvernement lui accordait pour l'entreprise \$25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, plus une voie construite de 641 milles, faisant partie de la ligne-mère, ainsi que l'embranchement de Pembina, d'une longueur de 65 milles. Le contrat porte la date du 21 octobre 1880, et fut ratifié par le parlement le 15 janvier 1881, après quoi la compagnie se mit de suite à l'œuvre.

Les opérations de construction furent commencées dans le cours du mois de mai de la même année, et le gouvernement transporta alors à la compagnie, en même temps qu'une certaine quantité de rails et autres matériaux, les travaux qui avaient été faits à l'ouest de Winnipeg—la plateforme se trouvait achevée sur un parcours d'à peu près 70 milles, et les rails étaient posés sur 66 milles.

Au mois de février 1882 la dernière subdivision des sections du gouvernement, savoir: celle d'Emory's-Bar à Port-Moody, distance de 86 milles, fut donnée à l'entreprise.

L'avancement des travaux sur les sections de la ligne-mère entreprises par l'Etat, savoir : de Port-Arthur à la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg), 423 milles, et de Savona's-Ferry à Port-Moody, 213 milles—en tout 641 milles, peut, pour ce qui a rapport à la longueur du chemin qui, à la fin de chaque année, se trouvait achevé de façon à y permettre la circulation des convois réguliers, être mentionné comme suit, savoir :—

	Chaque année. Milles.	Total Milles.
Pendant et à la fin de l'année 1875.....	0	0
“ “ 1876.....	45	45
“ “ 1877.....	17	62
“ “ 1878.....	136	198
“ “ 1879	35	233
“ “ 1880.....	66	299
“ “ 1881.....	102	401
“ “ 1882.....	49	450
“ “ 1883.....	77	527
“ “ 1884.....	111	638
Le 30 juin 1885.....	3	641

On peut dire que les sections entreprises par l'Etat,—lesquelles couvraient un parcours de 641 milles,—ont été virtuellement achevées dans le cours du mois de juillet 1885.

J'ai dit plus haut que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait entrepris, en vertu du contrat en date du 16 octobre 1880, de construire 1,909 milles de la ligne-mère ainsi que d'équiper toute la voie à partir de Callander jusqu'à Port-Moody, 2,550 milles, et qu'elle avait commencé les opérations dans le cours du mois de mai suivant.

L'avancement des travaux sur la partie de la voie entreprise par la compagnie, à la fin de chaque année civile peut, pour ce qui a rapport à la longueur de la ligne qui se trouvait achevée de façon à y permettre la circulation des convois réguliers, être mentionné comme suit :

	Chaque année. Milles.	Total Milles.
Pendant et à la fin de l'année 1881.....	161	161
“ “ 1882.....	440	601
“ “ 1883.....	473	1,074
“ “ 1884.....	358	1,432
“ “ 1885.....	477	1,909

Ainsi les 1,909 milles que la compagnie s'était chargée de construire ont été virtuellement achevés le 7 novembre 1885, jour où l'on a posé le dernier rail et formé une communication continue par voie ferrée d'un océan à l'autre. La compagnie exploite encore une voie temporaire de neuf milles près de Mount-Stephen, qui a été construite dans le but d'éviter des travaux dispendieux, y compris un tunnel de 1,400 pieds, ce qui aurait grandement retardé le parachèvement de la ligne permanente. Cette voie temporaire est en très bon état, et paraît être exploitée sans difficulté.

A part la construction de cette section de neuf milles il faudra peu de choses pour parachever la ligne de manière à remplir toutes les conditions du contrat.

La ligne entière est pourvue d'un matériel roulant d'un type choisi.

Les 641 milles de chemin que l'Etat a construit ont été commencés en avril 1875 et virtuellement achevés en juin 1885, après dix ans et trois mois.

Les 1,909 milles construits par la compagnie ont été commencés, disons, en février 1881, et virtuellement achevés le 7 novembre 1885, après quatre ans et neuf mois.

Suit un état des recettes et des dépenses pour les années finissant les 31 décembre 1884 et 1885, tel que publié par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

	1884.	1885.
Recettes brutes.....	\$5,750,521	\$8,348,500
Dépenses brutes	<u>4,558,630</u>	<u>5,124,400</u>
Recettes nettes.	<u>\$1,191,890</u>	<u>\$3,224,100</u>

Ces chiffres indiquent le parfait succès de l'entreprise et la très grande valeur de la ligne, principalement quand on considère que le chemin de fer traverse une immense section de pays dans laquelle les établissements sont disséminés et où les communications par voie ferrée ont jusqu'ici manqué, en sorte que le commerce n'a pu s'y développer, et il ne peut y avoir de doute, à mon avis, que la population va bientôt y affluer et que le commerce s'y développera rapidement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

A. M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire et surintendant des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 21.

LISTE des chemins de fer subventionnés.

Numéro.	Chemins de fer.	Sous l'autorité de	Subvention	Subvention	Subvention	Total.
			par mille.	totale n'excédant pas	annuelle.	
			\$	\$	\$	\$
1	D'Annapolis à Digby	47 Vic, c. 8...	3,200	64,000	.....	64,000
2	De la Baie des Chaleurs.....	46 Vic, c. 25...	3,200	320,000	.....	320,000
3	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie... { Belleville et Hastings-Nord.....	48 Vic, c. 59...	3,200	128,000	.....	128,000
4	{ De Madoc jusqu'au raccordement avec l'Ontario Central à Eldorado.....	48 Vic, c. 59...	1,500	10,500	.....	.....
5	{ De Caraque. do	46 Vic, c. 25... 47 Vic, c. 8...	3,200 3,200	115,200 76,800	.....	192,000
6	Central, depuis la tête du Grand Lac jusqu'à l'Intercolonial à Sussex	47 Vic, c. 8...	3,200	128,000	.....	128,000
7	Ontario Central	48 Vic, c. 59...	3,200	64,000	.....	.....
8	Sud du Canada, Comber au lac Érié.....	48 Vic, c. 59...	3,200	44,800	.....	.....
9	{ Atlantique du Canada, de Valleyfield à Lacolle Atlantique du Canada, de la tête de ligne aux chutes de la Chaudière.....	48 Vic, c. 59...	{ 1,600 3,200	96,000	.....	.....
10	De Derby à Indian-Town.....	47 Vic, c. 8...	10,000	140,000	.....	140,000
11	Érié et Huron	47 Vic, c. 8...	3,200	96,000	.....	96,000
12	{ De Gravenhurst à Callander. do do	45 Vic, c. 14... 45 Vic, c. 25...	6,000 6,000	660,000 660,000	.....	1,320,000
13	{ Vallée de la Gatineau..... do do	46 Vic, c. 25... 47 Vic, c. 8...	3,200 3,200	160,000 160,000	.....	320,000
14	{ Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, de Canso à Louisbourg..... Des Grandes-Piles au lac Édouard..... Des Grandes-Piles, sur le Saint-Laurent, à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. (Révocation de 47 Vic, c. 8.).....	46 Vic, c. 25... 17 Vic, c. 8... 48 Vic, c. 59...	3,200 3,200 4,352	256,000 217,600 217,600	.....	256,000 217,600
16	Grand-Nord (De St-Jérôme à New-Glasgow)	47 Vic, c. 8...	3,200	32,000	.....	32,000
17	De Hopewell à Alma.....	47 Vic, c. 8...	3,200	51,200	.....	51,200
18	International, de Sherbrooke à la frontière	46 Vic, c. 25...	3,200	156,800	.....	156,800
19	Intercolonial, de Petitcodiac à Havelock.....	46 Vic, c. 25...	3,200	38,400	.....	38,400
20	do embranchement de Metapédiac vers Paspébiac.....	47 Vic, c. 8...	15,000	300,000	.....	300,000
21	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	47 Vic, c. 8...	3,200	160,000	.....	160,000
22	Indian-Town à Boistown, N.-B.....	48 Vic, c. 59...	3,200	140,800	.....	.....
23	Jacques-Cartier, et pont entre le raccordement du chemin de fer Union avec le Pacifique et le chemin de fer de la Rive-Nord...	47 Vic, c. 8...	.....	200,000	.....	200,000
24	Kingston et Pembroke, de Mississippi à Renfrew.....	47 Vic, c. 8... 48 Vic, c. 59...	3,200 3,200	48,000 25,600	.....	48,000
25	Long-Sault et lac Témiscamingue.....	48 Vic, c. 59...	500	30,000	.....	.....
26	Montréal et Champlain, de Brousseau à Dundee	48 Vic, c. 59... 47 Vic, c. 8...	.....	.....	170,000	.....
27	{ D'après l'acte de 1884 le prêt était de \$250,000 pour 20 ans.....	48 Vic, c. 58...	.....	.....	80,000	.....
					pour 15 ans.....	.....
					pour 20 ans.....	.....

LISTE des chemins de fer subventionnés—Fin.

Numéro.	Chemin de fer.	Sous l'autorité de	Subvention par mille.	Subvention totale n'excédant pas	Subvention annuelle.	Total.
			\$	\$	\$	\$
28	De Montreal à Sorel.....	48 Vic., c. 59...	1,600	72,000	.....	72,000
29	do Québec, ch. de fer du gouvernement provincial.....	47 Vic., c. 8...	6,000	954,000	}.....	2,394,000
	do Ottawa do	47 Vic., c. 8...	12,000	1,440,000		
30	do et Ouest, Saint-Jérôme	46 Vic., c. 25...	3,200	160,000	}.....	320,000
	do do vers l'ouest.....	47 Vic., c. 8...	3,200	160,000		
	Northern and Western, à Dumphy's	46 Vic., c. 25...	3,200	102,400	}.....	147,200
31	do do (révocation de 26 Vic.).....	47 Vic., c. 8...	3,200	128,000		
	Northern and Western, à Dumphy's, depuis l'extrémité nord des 40 milles jusqu'à Boistown	48 Vic., c. 59...	3,200	19,200	}.....	159,600
32	Napanee et Tamworth.....	46 Vic., c. 25...	3,200	89,600		
	De Tamworth vers Bogart (révoqué).....	47 Vic., c. 8...	3,200	70,400	}.....	159,600
	Révocation de 47 Vic.....	48 Vic., c. 59...	4,375	70,000		
33	Nouveau-Brunswick et l'Île du P.-Edouard, du Sackville au cap Tormentine.....	48 Vic., c. 59...	3,200	118,400	.....	118,400
34	D'Oxford à New-Glasgow.....	4 ⁵ Vic., c. 14...	3,200	224,000	.....	224,000
	D'Oxford, Sydney à Louisbourg.....	47 Vic., c. 8...	pour 15 ans....	.....	\$30,000 par année pendant 15 ans, et transfert du Prolongement-E s't, de New-Glasgow à Canso.	.....
35	Pacifique d'Ontario. (de Cornwall à Perth).	47 Vic., c. 8...	3,200	262,400	.....	262,400
36	Ottawa, Waddington et New-York.....	48 Vic., c. 59...	3,200	166,400	.....	166,400
37	Jonction de Pontiac au Pacifique.....	47 Vic., c. 8...	3,200	272,000	.....	272,000
38	Québec Central	47 Vic., c. 8...	3,200	211,200	.....	211,200
39	De la Rivière-du-Loup à Edmonton	45 Vic., c. 14...	3,200	240,000	}.....	498,000
	do do	48 Vic., c. 59...	2,800	210,000		
	do do	48 Vic., c. 59...	6,000	48,000		
40	Richibouctou et Saint-Louis	47 Vic., c. 8...	3,200	22,400	.....	22,400
	Saint-Raymond et Lac Saint-Jean.....	45 Vic., c. 14...	3,200	384,000	}.....	560,000
41	Saint-Raymond et Lac Saint-Jean (Québec et lac Saint-Jean).....	46 Vic., c. 25...	3,200	80,000		
	De Saint-Raymond au raccordement avec le ch. de fer de la Rive-Nord (Québec et Lac Saint-Jean).....	48 Vic., c. 59...	3,200	96,000	.....	500,000
42	Pont de Saint-Jean, prolonge. du ch. de fer.	46 Vic., c. 25...	.....	500,000	.....	500,000
43	Du raccord. de Saint-Martin à Québec	47 Vic., c. 8...	6,000	960,000	}.....	1,300,000
	do do	48 Vic., c. 58...	2,125	340,000		
44	Saint-André et Lachute.....	47 Vic., c. 8...	3,200	22,400	.....	22,400
45	Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de Murillo à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc	48 Vic., c. 59...	3,200	92,000	.....	.....

ANNEXE No 22.

RAPPORT SUR L'EXPLORATION POUR LE CHEMIN DE FER RISTI-
GOUCHE ET VICTORIA.

OTTAWA, 18 janvier 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les explorations dont j'ai eu la charge pendant la dernière saison.

1°—LIGNE DIRECTE.

De Montréal aux ports de St. John, St. Andrews et Halifax.

En août dernier le très-honorable premier ministre m'a autorisé à procéder à l'étude des parties non construites de la ligne, entre le fleuve Saint-Laurent et Mattawamkeag, et à faire l'exploration préliminaire entre Harvey et Salisbury, pour la route adoptée comme la plus directe et la plus praticable entre Montréal et les ports de St. John, St. Andrews et Halifax, pour obtenir des renseignements qui mettraient les capitalistes en état de juger si la subvention accordée par le parlement est suffisante ou autrement. J'ai organisé immédiatement en conséquence un corps d'explorateurs que j'ai réparti en différentes sections sous la direction des ingénieurs nommés ci-dessous.

N° 1. De Lachine au voisinage du lac Oxford (Exploration pour le tracé, sous la conduite de M. McLean).

N° 2. Du voisinage du lac Oxford à Lennoxville (Etude du tracé sous la conduite de M. Foote).

N° 3. Du lac Moosehead à Mattawamkeag (Etude du tracé sous la conduite de M. Middleton).

N° 4. A partir de Harvey dans la direction de Salisbury (Exploration préliminaire sous la conduite de M. Bright).

N° 5. A partir de Salisbury dans la direction de Harvey (Exploration préliminaire sous la conduite de M. Brown).

Les travaux à faire sur le terrain sont terminés, à l'exception de 20 milles dans le voisinage de Mattawamkeag, que M. Middleton aura bientôt finis. Les résultats de ces explorations sont très satisfaisants, et dans chaque section il a été constaté que la distance est de quelques milles de moins que je l'avais rapportée dans mon rapport précédent. Sur le Saint-Laurent,—section de Lennoxville—il n'y a pas de rampes de plus de 53 pieds par mille, et aucune courbe de plus de 6 degrés, et en général les travaux seront passablement aisés. Les plans et profils ne sont pas encore terminés, et l'ingénieur n'a pas encore fait son rapport sur cette section.

Sur la section Moosehead-Mattawamkeag, la rampe maxima est de 58 pieds au mille, et la plus forte courbe de 6 degrés. Les travaux seront assez considérables, mais il y aura peu de tranchées dans le roc. Les plans et les profils ne sont pas encore terminés et l'ingénieur n'a pas encore fait son rapport final.

Sur la section Harvey-Salisbury, la rampe maxima est de 57 pieds par mille, et la plus forte courbe ne dépassera certainement pas 6 degrés; les travaux seront relativement très légers. Les plans et les profils de la section sont terminés et les ingénieurs ont fait leurs rapports. Aussitôt que les travaux seront finis dans toutes les sections, je ferai un rapport que j'accompagnerai des plans et profils et des rapports des ingénieurs.

Les résultats des explorations sont si satisfaisants que la compagnie du chemin de fer International, dont M. Duncan McIntyre est le président, est évidemment con-

vaincue que la subvention votée par le parlement est suffisante et qu'elle a passé un marché avec le gouvernement fédéral pour exécuter l'entreprise.

2°—CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

Parmi les explorations pour lesquelles il a été voté un crédit à la dernière session du parlement, était celle d'une ligne de chemin de fer à travers l'île du Cap-Breton, dans la Nouvelle-Ecosse, commençant vis-à-vis la tête de ligne du chemin de fer de Prolongement vers l'Est, sur le détroit de Canso, et s'étendant jusqu'à Sydney ou Louisbourg. J'ai été autorisé à commencer cette exploration en août dernier. J'ai immédiatement chargé M. Hiram Donkin de la conduite des travaux et ceux-ci ont commencé aussitôt. Il a été tiré une ligne jusqu'à Louisbourg, traversant le canal St. Peter's et passant au sud du lac du Bras d'Or. Les travaux à faire sur le terrain sont terminés, et les plans et profils sont en voie de préparation. Je suis un peu désappointé dans les résultats. Les rampes seront raides, 80 pieds au mille, et les travaux très sérieux. La distance à parcourir est de 83 milles. Comme l'exploration de cette ligne approchait à sa fin, il a été fait des instances pour qu'on explorât la ligne de Sydney. La demande fut accordée, et M. Donkin est aujourd'hui occupé à faire l'exploration d'une ligne commençant au même point sur le détroit de Canso que la ligne de Louisbourg et se projetant à l'ouest et au nord du Grand Bras d'Or jusqu'aux Narrows, et après avoir traversé ceux-ci se dirigeant vers Sydney aussi directement que possible. A peu près les deux tiers de cette ligne sont explorés. Les rampes promettent d'être raides et les travaux de construction très sérieux.

Quand les plans et profils seront préparés et que j'aurai reçu le rapport de l'ingénieur je les présenterai.

3°—CHEMIN DE FER RISTIGOUCHE ET VICTORIA.

Après avoir reçu du département instruction de faire faire une exploration de la voie projetée pour ce chemin de fer, j'en ai chargé M. Duffy, qui, accompagné de M. Heckman partit d'Ottawa dans le mois d'août pour se rendre sur les lieux.

Ce chemin de fer projeté se raccorderait au chemin de fer Intercolonial à environ 8 milles à l'ouest de Campbellton, traverserait la hauteur des terres entre les rivières Ristigouche et St. John, et se raccorderait au chemin de fer du Nouveau-Brunswick aux Grandes-Chutes.

Les messieurs que j'ai nommés plus haut ont exploré à pied la route toute entière, qui sur tout son parcours traverse une épaisse forêt, où ils ont constaté l'existence d'une très grande quantité de très beau bois. Ils firent des observations barométriques soignées afin de constater les élévations qu'il y aurait à rencontrer et les rampes qui seraient nécessaires pour les surmonter. M. Duffy rapporte que les rampes seraient peu considérables et que les courbes seraient aisées. Il est d'avis que les travaux de construction ne seraient pas dispendieux. Depuis l'endroit de raccordement de cette ligne avec le chemin de fer Intercolonial sur la rivière Ristigouche jusqu'à l'endroit où elle atteindrait la rivière St. John, la distance est estimée à 108 milles. J'accompagne le présent rapport de celui de M. Duffy.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Mr A. P. BRADLEY,

Secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 29 septembre 1885.

MONSIEUR.—En conformité de votre lettre d'instructions, en date du 11 août 1885, j'ai l'honneur de rapporter que le chemin de fer Ristigouche et Victoria aura à se raccorder à l'Intercolonial à environ 4 milles à l'ouest de Campbellton, suivre sur une longueur d'environ 1½ mille la rive primitive de la Ristigouche jusqu'à la vallée du ruisseau de Christopher, suivre à partir de là la vallée de ce ruisseau jusqu'au confluent des bras est et ouest et ensuite la vallée du bras de l'ouest jusqu'à sa source,

qui est à environ 13 milles du chemin de fer Intercolonial et à environ 235 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Pour arriver à cet endroit, il faudrait une rampe de 14 pieds au mille, mais l'ascension n'est pas continue, et les rampes auraient à être beaucoup plus raides à différents endroits, sans cependant dépasser 53 pieds au mille. Le ruisseau aurait à être traversé plusieurs fois, pour éviter des tranchées considérables et des courbes brusques; comme l'écartement des structures aurait à être de 30 pieds et que les matériaux pour les ponts sont en abondance, le coût des ponts serait moins élevé que celui des excavations.

A partir de la source du ruisseau de Christopher, il y aurait une longueur d'environ 1 mille de parcours à faire sur un terrain presque plat jusqu'à la source de Meadow Brook. La ligne aurait à suivre ce ruisseau sur une distance d'environ 2 milles, et de là prendre la direction du sud de façon à atteindre la rive de la rivière Upsalquitch, à environ $1\frac{1}{2}$ mille en amont de l'embouchure de Meadow Brook, ou au Petit-Sault sur l'Upsalquitch.

A l'endroit où il est question de passer l'eau, les rives sont escarpées et composées de schiste en lits presque perpendiculaires. Malgré même cette dernière objection, il y aurait cependant moyen d'asseoir de bonnes fondations pour les culées. La rivière est peu profonde, n'ayant que $2\frac{1}{2}$ ou 3 pieds d'eau coulant sur un lit de gravier qui repose sur le schiste.

Les crues du printemps portent à 9 pieds le niveau de l'eau. Il ne passe guère de glace : l'eau étant peu profonde, la glace se brise avant la crue des eaux.

Le pont sur cette rivière aurait à avoir deux travées de 100 pieds chacune.

A partir de ce pont le chemin suivrait la rive ouest de la rivière jusqu'à l'embouchure du ruisseau de Baland. Delà il suivrait la vallée de ce ruisseau jusqu'à l'embouchure du ruisseau des Quatre-Milles et celui-ci jusqu'à sa source, c'est-à-dire un petit lac qui décharge ses eaux au nord dans le ruisseau des Terres-Brûlées et au sud dans celui des Quatre-Milles. Le point culminant est atteint à environ $30\frac{1}{2}$ milles du chemin de fer Intercolonial et à environ 688 pieds au-dessus du niveau de la mer. Sur cette partie de la ligne, les rampes seraient peu considérables, excepté sur 1 mille en remontant la vallée du ruisseau des Quatre-Milles où la rampe atteindrait 63 pieds au mille. Sur toute cette section les courbes seront faibles et leur rayon n'aurait nulle part moins de 1,910 pieds. Il y aurait à fouiller dans le schiste à différents endroits le long de la rivière Upsalquitch, mais ces fouilles ne seraient jamais de plus de 15,000 ou 20,000 verges cubes au mille. Les tranchées pour la voie seraient principalement en gravier.

A partir du point atteint par les $30\frac{1}{2}$ premiers milles se trouve un demi-mille de parcours presque de niveau le long du bord du petit lac mentionné plus haut. La ligne suivrait ensuite la vallée du ruisseau des Terres-Brûlées jusque dans le voisinage de l'endroit où il se jette dans le bras nord-ouest de la rivière Upsalquitch, point qu'on atteindrait au 35^e mille et qui est à environ 538 pieds du niveau de la mer.

Il faudrait une pente continue d'environ 33 pieds au mille pour arriver à cet endroit. Les courbes seraient peu considérables; les tranchées seraient dans la marne et le gravier, et il y aurait peu de fouille à faire dans le roc.

A partir du 35^e mille la ligne suivrait la vallée du bras nord-ouest de la rivière Upsalquitch jusqu'à sa source, qui serait atteinte vers le 60^e mille, et est à 1,219 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il faudrait pour arriver à cet endroit une rampe continue de 27 pieds au mille, mais comme elle ne saurait être ininterrompue, les rampes seraient plus raides en différents endroits mais ne dépasseraient jamais 53 pieds au mille, et encore pareille rampe ne serait pas longue.

Les courbes les plus brusques auraient au moins 955 pieds de rayon, et cela en deux ou trois endroits seulement, et elles seraient courtes. En remontant l'Upsalquitch on serait forcé de la passer et la repasser à différents endroits pour éviter des tranchées considérables dans les falaises en schiste qui sont très rapprochées de la rive. L'écartement des structures varierait entre 30 et 100 pieds, mais comme le bois est abondant et à proximité, les ponts coûteraient moins cher que les fouilles. Les fouilles seraient principalement dans la marne, le gravier, et un peu dans la

schiste en quelques endroits. La rivière est très peu profonde et n'a que 2 ou 3 pieds d'eau sur toute sa longueur. Les crues du printemps en portent le niveau à 7 pieds. Le lit est de gravier et de roc.

A partir du 6^e mille jusqu'au ruisseau des Cinq-Doigts, qu'on atteindrait au 65^e mille par une pente graduelle et qui est à 931 pieds au-dessus du niveau de la mer, la déclivité serait de 57 pieds au mille; mais dans l'étude du tracé les explorateurs auraient à s'en tenir à une ligne passant à $1\frac{1}{2}$ mille à l'ouest de celle que nous avons suivie à pied. Le terrain étant beaucoup plus bas dans cette région les rampes seraient grandement adoucies. Les courbures seraient très faibles et n'auraient nulle part un rayon de moins de 1,910 pieds.

Les tranchées seraient dans la marne et l'argile. Sur le ruisseau des Cinq-Doigts il faudrait un écartement de 70 pieds à l'arche du pont. Les rives sont hautes, et le lit de la rivière est en gravier reposant sur du schiste.

A partir du 65^e mille ou du ruisseau des Cinq-Doigts, le terrain s'élève graduellement jusqu'au 71^e mille, où l'élévation est de 1,119 pieds au-dessus du niveau de la mer. Cette élévation équivaut à une montée de 30 pieds au mille. Les tranchées seraient dans la marne et le gravier avec un peu de roche. Les courbures seraient légères, et n'auraient nulle part un rayon de moins de 1,910 pieds.

Du 71^e au 77^e mille, où l'on atteint la source de la Grande-Rivière, le terrain s'abaisse graduellement jusqu'à 935 pieds au-dessus du niveau de la mer par une pente de 31 pieds au mille.

Du 77^e au 80^e mille le terrain s'élève graduellement à 980 pieds au-dessus du niveau de la mer par une montée de 15 pieds par mille.

A partir du 80^e mille la ligne suivrait la vallée de la Petite-Rivière jusqu'au 100^e mille, et à partir de cet endroit elle aurait à s'éloigner graduellement de la rivière pour pouvoir gagner le plateau de l'ouest et se relier au chemin de fer du Nouveau-Brunswick sur la rive nord de la rivière St.-John près du pont actuel, afin d'utiliser ce pont pour arriver au Grand-Sault, qui est à environ un demi-mille à l'est du pont.

A partir du 71^e mille du chemin de fer du Nouveau-Brunswick (108 milles), les tranchées seraient principalement dans l'argile et le gravier. Il y aurait aussi du roc en différents endroits, mais pas en quantités considérables.

La contrée que traverserait la ligne est bien boisée en épinette, en bouleau et en cèdre, mais les bois de construction n'y ont encore été que peu exploités à cause de la difficulté de transport. Le transport des provisions, etc., nécessaires à l'exploitation, ne peut se faire aujourd'hui qu'au moyen de chevaux et de chalans sur les rivières Ristigouche et Upsalquitch, et comme l'opération est aussi dispendieuse que dangereuse, les bois ne sont exploités que sur une très petite échelle; mais il n'y a pas de doute qu'avec un chemin de fer traversant la région, la fabrication du bois prendrait des développements considérables. Cela donnerait aussi naissance à l'exploitation du bouleau, qui à présent ne se fait pas dans cette partie du pays.

Il y de bons emplacements propres à l'établissement de scieries et d'usines sur la rivière Upsalquitch au Grand Sault, ainsi que sur le bras nord-ouest de l'Upsalquitch, où il y a une chute de 30 pieds (à environ 30 milles du confluent), et sur les ruisseaux des Terres-Brûlées, des Cinq-Doigts et de Boland. Je n'ai pas de doute que sur tous ces emplacements il s'établirait des scieries pour la fabrication de la planche et du bardeau. Pour celui-ci il y a du bois en abondance pour des années.

En général la contrée est très propre à l'agriculture, et il n'y a pas de doute qu'elle serait bientôt colonisée s'il y passait un chemin de fer.

J'ai l'honneur de joindre à mon rapport un plan et profil, sur une petite échelle, on y verra la direction générale de l'avant-projet et un exposé approximatif des rampes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

AMBROSE DUFFY,

Ingenieur-dirigeant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingenieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

RAPPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA

ET DU CAPITAL, DU TRAFIC ET DES FRAIS D'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1884-85.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1886.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 6 avril 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Afin de trouver facilement les résultats totaux, je donne les chiffres suivants pris des tableaux ci-joints:—

Le total des milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	10,773
Le montant total du capital versé	\$454,082,509*
do des bonis payés par le gouvernement...	\$119,603,255
do des prêts faits do ...	\$ 39,596,489
do des subventions municipales	\$ 12,472,450
Le total de milles de chemins de fer en exploitation.....	10,150
Le montant total des recettes	\$ 32,227,469
do des frais d'exploitation	\$ 24,015,351
do des profits nets	\$ 8,212,118
Le nombre total des voyageurs transportés.....	9,672,599
do de tonnes de fret transporté.....	14,659,271
do de milles parcourus par les trains.....	30,623,689
do d'accidents—tués	157
do do blessés.....	684
do de milles de lisses de fer.....	1,228
do do d'acier.....	9,545
do de longueur de voies de garage.....	1,197
do d'élevateurs à grain.	17
do de croisements de routes, gardés.....	112
do do non-gardés..	6,729
do de ponts au-dessus de la voie.....	312
do de croisements d'autres chemins de fer	142
do de raccordements avec do ...	204
do do des embranchements	109
do de locomotives, en propriété	1,490
do do louées	34
do de voitures de 1re classe, en propriété.	676
do do louées	28
do de voitures de 2e classe et d'immigrants, en propriété	487
do de voitures de 2e classe et d'immigrants, louées.	14

* Comprenant les actions ordinaires et les actions-priorité, les obligations et "le capital d'autres sources."

Le nombre total de wagons à bagage, wagons-poste et d'express, en propriété	382
do de wagons à bagage, wagons-poste et d'express, loués.....	21
do de wagons à bestiaux, fermés et à fret, en propriété	20,867
do de wagons à bestiaux, fermés et à fret, loués	1,299
do de wagons-plateformes, en propriété.....	13,560
do do loués	201
do de wagons à houille et à bascule, en propriété	2,391
do de wagons à houille et à bascule, loués.....	Nil.

On trouvera les tableaux suivants commodes à consulter:—

CAPITAL NOMINAL VERSÉ.

	Total.		Par mille de chemin de fer.	
	\$	cts.	\$	cts.
Actions ordinaires.....	216,425,491	85	20,089	62
do priorité.....	95,756,670	44	8,888	58
Obligations.....	141,370,963	40	13,122	71
Aide de la part du gouvernement fédéral	140,062,024	52	13,001	21
do co d'Ontario	5,946,984	52	552	03
do do de Québec.....	6,878,295	41	638	48
do do du Nouveau-Brunswick.....	3,594,165	00	333	62
do do de la Nouvelle-Ecosse	2,718,275	00	252	32
do des municipalités	12,472,450	43	1,157	75
do d'autres sources	529,383	28	49	14
Total	625,754,703	85	58,085	46

NOTE.—Le montant qui précède ne comprend pas le capital du chemin de fer de Jonction de Montréal et du Vermont, et du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, qui n'ont fourni aucun rapport de leur capital.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer dont la construction est déjà commencée (y compris le coût des chemins de fer de l'Etat).

	Total.		Payé.		À payer.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gouvernement fédéral	155,307,050	65	140,062,024	52	15,245,026	13
do d'Ontario	5,946,984	52	5,946,984	52	.....	.....
do de Québec.....	8,223,910	02	6,878,295	41	1,345,614	61
do du Nouveau-Brunswick.....	3,932,665	00	3,594,165	00	338,500	00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	3,046,549	00	2,718,275	00	328,274	00
Municipalités d'Ontario.....	9,569,041	78	9,418,505	81	150,235	97
do de Québec	4,112,000	00	1,982,144	62	2,129,855	38
do du Nouveau-Brunswick.....	316,500	00	296,500	00	20,000	00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	250,000	00	250,000	00	.....	.....
do du Manitoba	525,000	00	525,000	00	.....	.....
Total	191,229,700	97	171,672,194	88	19,557,506	09

On verra en consultant le tableau suivant, que les accidents survenus pendant l'année 1884-85 ont été bien moins nombreux que l'année précédente:—

	Tués.		Blessés.	
	1884-85.	1883-84.	1884-85.	1883-84.
Tombés des wagons ou locomotives.....	34	39	91	81
En montant à bord ou descendant de trains en marche.....	8	17	56	62
En formant les trains.....	2	2	18	29
Sortant la tête ou les bras hors des fenêtres.....			3	
En attelant des wagons.....	8	9	277	252
Collision ou déraillements.....	14	41	83	132
Explosions.....			2	6
Frappés sur des ponts.....	1	4	9	4
Marchant ou arrêtés sur la voie.....	83	100	70	87
Autres causes.....	7	15	75	143
Total.....	157	227	684	796

Si l'on tient compte de l'état de marasme dans lequel se trouve le commerce dans le monde entier, les résultats des opérations des chemins de fer du Canada pendant l'année, comme l'indiquent les états ci-joints, peuvent être considérés comme satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer et canaux.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1885.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Albert	De la station de Salisbury, C.F.I., à Hopewell et Albert, sur la baie Chignecto, et Harvey, N.-B.		51·00
Atlantique et Nord-Ouest.....	Du Mile-End à Lachine; 7 milles en cours de construction. Traversera le Saint-Laurent près de Lachine.....		7·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer G.-T.....		3·50
Canada Atlantic.....	D'Ottawa à la jonction avec le G.-T. à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au C.F. G.-T. au Coteau et à Lacolle		134·80
Sud du Canada.....	Ligne-mère—De Windsor au Pont-Suspendu.....	226·18	
	Embranchement d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Embranchement de Sainte-Clair—De la jonction de Sainte-Clair à Courtright	62·63	
	Embranchement de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonction de Welland.....	17·50	
	Emb. d'Erié à Niagara—De Fort-Erié à Niagara....	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City....	2·83	
do affermé.....	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia.....	7·00	
Canadien du Pacifique.....	Ligne-mère—Montréal à Port-Moody	2,893·00	362·44
	Embranchements construits et en voie de construction dans le Manitoba et le Nord-Ouest.....	246·10	
	Ligne affermée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Ch. de fer de colonisation du Manitoba et du N.-O.	50·70	
	Embranchements en construction et en exploitation dans Ontario et Québec.....	187·10	
	Lignes affermées dans Ontario et Québec.....	574·50	3,951·40
	Ligne-mère en exploitation—		
	Milles.		
	De Montréal à St-Stephen.....	2,385·80	
	Embranchements en exploitation—		
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin....	15·00	
	do St-Eustache.....	8·00	
	De la jonct. de St-Lin à St-Jérôme.....	11·00	
	De la station de Buckingham à village de Buckingham.....	4·10	
	De la jonction de Carleton au Brockville	45·50	
	De Hull à Aylmer.....	7·50	
	De Winnipeg à Emerson.....	66·00	
	do Manitou.....	102·40	
	do Stonewall.....	19·80	
	do Selkirk.....	22·00	
	De Emerson et Rosenfeld.....	22·00	
	De Rosenfeld à Gretna.....	13·90	
		337·20	
	Lignes affermées en exploitation—		
	Chemin de fer de colonisation du Manitoba et du sud-ouest.....	50·70	
	Ontario et Québec—		
	De Toronto à Saint-Thomas....	118·90	
	De la jonction de Toronto à Smith's Falls	211·00	
	De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville.....	31·60	
	De Cataract à Elora.....	27·50	
		389·00	
	A reporter	3,162·70	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
	Report	3,162-70	
Canadien du Pacifique.....	Embranchements en exploitation— Toronto, Grey et Bruce— Toronto à Owen-Sound 116-50 Orangeville à Teeswater..... 69 00 185-50 Total en exploitation..... 3,348-20		
	Aussi le chemin de fer de Saint-Laurent et Ottawa, depuis le 1er mars 1885.		
Caraquet	De la jonction de Gloucester, chemin de fer 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 Shippegan Harbour, N.-B., 20 milles term. mais non ouv. au traf.		60-00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q. (Se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de navigation de l'Ottawa.) <i>Entre-voie, 5 pieds 6 pouces</i>		13-00
Ontario Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., jusqu'aux mines de fer de Coe-Hill, Wallaston, comté d'Hastings. (Se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....)		104-00
Embranchement de Chatham.....	De la ville de Chatham à la jonction de Chatham, sur le C.F.I., et se reliant au chemin de fer Northern et Western		9-00
Cobourg, Peterboro' et Marmora..	De la ville de Cobourg au lac Chemong, 36 milles, les lignes ont été enlevées sur 12 milles..... Relié à Harwood, lac du Riz, par steamer avec son embranchement de Marmora aux mines de fer de Blairton, sur le lac Crow	24-50 8-50 2-00	35-00
	Deux courts embranchements jusqu'aux scieries.... N'est maintenant en opération qu'entre Cobourg et le lac du Riz, 15 milles. <i>Entre-voie, 5 pds. 6 pcs.</i>		
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....		32-00
Prolongement-Est (ci-devant Halifax et Cap-Breton).....	De la jonction avec le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow au détroit de Canso, N.-E.....		79-75
Elgin, Petitcodiac et Havelock ...	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., de la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial, on est à construire un prolongement de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....	14-00 13-00	27-00
Erié et Huron.....	De Roudeau, lac Erié, Ontario, à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand Occidental.....		41-50
Grand-Southern	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.....		32-50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Grand Tronc—			
Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond	735.25	
	Prol. de Sarnia—De P. Edouard au Gr.-Occidental	2.50	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	2.00	
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's-Landing	35.25	
	Emb. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston..	2.25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	14.50	
	Embranc. de London—De Sainte-Marie à London..	22.00	
	Emb. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montr. à Lachine, de St-Isidore à la fr. prov.	73.50	
Afermées et en exploitation ...	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....	162.00	
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton.....	171.50	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee.....	62.25	
Division du Grand-Occidental.	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229.63	
	Embranch. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	38.50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	28.98	
	do Brantford—D'Harrisburg à Brantford	8.00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....	50.85	
	do Petrolia—De Wyoming à Petrolia... ..	4.75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....	145.50	
	Emb. d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct. de Clifton Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ontario.....	8.32	
Afermées et en exploitation ...	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et de Palmerston à Kincardine	25.00	
	London et Port-Stanley—De London à P.-Stanley.	168.35	
	London, Huron et Bruce—De Hyde Park à la jonction de Wingham.....	23.66	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg.....	68.89	
		34.74	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron.		
Afermées—Divis. de Midland..	Midland (de Port-Hope à Peterboro' et Midland sur la Baie Georgienne)	165.75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction du Lac Simcoe).....	111.50	
	Grande-Jonction (de Belleville à Hastings Nord et Peterboro')	87.75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99.75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater.....	8.50	
			2,591.42
Grand-Nord	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec (8 milles en voie de construction, de Saint-Jérôme à New-Glasgow)		170.00
Intérecolonial.....	Ligne-mère—Halifax à Québec	677.00	
	Embranch.—Moncton à Saint-Jean	89.00	
	do Truro à Pictou.....	52.00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne.....	11.00	
	do Saint-Charles à Lévis, par la ligne		
	do auxiliaire de la Chaudière.....	25.00	
	do Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7.00	
			861.00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
International.....	De Lennoxville, P. Q., à la frontière du Maine.....		81.66
Union Jacques-Cartier	De la station de Lachine, sur le G.-Tronc, jusq. ch. de fer Can. du Pacifi, près du Sault-au-Recollet		6.81
Kent Northern	Richiboucton, N.-B., au chemin de fer Intercolonial		27.00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103.00	
	Emb. de Glendon—De Bedford à Zanesville	4.00	
	do jusq'aux mines de Robertsville	1.00	
	do jusq.moulins de Doran, aux mines de charbon de bois, aux moulins McLaren, aux mines de Bethuhen, aux moulins Lavant, aux moulins de Clyde Forks et aux moulins Francis.....	4.00	
	(Ce chemin de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au chemin de fer Canad. du Pacifique, au lac Sharbot et à Renfrew.)		112.00
Manitoba et Nord-Ouest.....	De sa jonction avec le ch. de fer C. P. au Portage-la-Prairie, 56 milles à l'ouest de Winnipeg, en allant vers le nord-ouest jusq. la ville de Minnedosa ... (Un prolongement de 51½ milles à l'ouest de Minnedosa est actuellement en voie de construction.)		78.54
Chemin de fer de Colonisation du Sud du Manitoba	De Winnipeg à Carman, extrêm. actuelle de la voie ferrée. (Actuellement affermée par le Pacifique canadien et compris dans son réseau).....		50.70
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, il se relie aussi à l'Intercolonial et au Grand-Tronc à Lennoxville	32.00	
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead.	2.00	
			34.00
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à St-Lambert, jusq. Armstrong, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel.....		44.67
Montréal et Vermont-Junction....	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de St-Jean, P. Q., jusq. son raccordem. avec le ch. de fer Vermont et Canada, à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent.....		23.60
Napanee, Tamworth et Québec ...	De sa jonction avec le G.-T. à la ville de Napanee, Ont. jusq'au village de Tamworth.....		28.50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmundston.....	164.00	
	Embranch.—De la jonction Newbury à Woodstock do Aroostock à la frontière du Maine.	6.00 4.00	
			174.00
	Lignes affermées—		
	Nouveau-Brunswick et Canada—De Woodstock à Saint-Stephen et Saint-Andrew.....	127.00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'	92.00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton.....	22.50	
			241.50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine. (En construction, 33 milles nivelés et lisses posés sur 17 milles, jusq' à la Baie Verte).....		37.00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Nord et Nord-Ouest.....	Le chemin de fer du Nord du Canada et le chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest exploitent en commun en vertu d'un arrangement. Chemin de fer du Nord— Ligne-mère—De Toronto à Collingwood.....	94.96	209.74
	Embranch.—De Lefroy à Bell Ewart.....	1.34	
	do Allandale à Gravenhurst.....	50.94	
	do Collingwood à Meaford.....	20.50	
	do Colwell à Penetanguishene.....	33.50	
	do Tramw'y Flos—Elmvale à Hillsdale.....	8.50	
	Hamilton et Nord-Ouest— Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Collingwood, sur le lac Huron.....	151.00	
	Embranchement—Beeton à Allandale.....	25.30	
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick.....	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial. Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson—(en construction, 67 milles de lisses posées.)		107.00
Nord et Jonction du Pacifique.....	Du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. la jonction du ch. de fer du Pacifique Canad. à la riv. à la Vase, extrémité est du lac Nipissingue—en construction, 10 milles de lisses posées.....		111.25
Rive Nord, formant ci-devant partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	Ligne-mère—De la cité de Québec à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Martin, 11 milles de Montréal.....	159.00	209.00
	Embranchements— Piles—De la jonction de l'embranchement des Piles aux Grandes Piles.....	27.50	
	Voie auxiliaire—De Trois-Riv. à la ville de T.-E. Joliette—De la jonction de Joliette à Joliette..	3.50	
	Saint-Félix—De Joliette à Saint-Félix.....	6.50	
	Saint-Félix—De Joliette à Saint-Félix.....	10.50	
	Berthier—De la jonct. de Berthier à Berthierville	2.00	
Houille et navigation du Nord-Ouest.....	De la jonction avec le ch. de fer Canad. du Pacif. à Dunmore, 651 milles à l'ou't de Winnipeg, allant dans une direct. ouest jusq. la mine de houille à Lethbridge, dans le dist. d'Alberts, entrev. 3 pds.		109.50
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central.....	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction.....		73.00
Oxford à New-Glasgow, section de la grande ligne directe entre Montréal et l'Europe.....	De la jonction de Pugwash et Granton, N.-E.....	50.00	78.00
	Embranchem. d'Oxford—D'Oxford à Pugwash.....	20.00	
	Embranchem. de Pictou—De Loch Broom à Pictou. (Pas terminé)	6.00	
Pontiac et jonction du Pacifique.	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont. (Les lisses ne sont posées que sur 21 milles à partir d'Aylmer.)		85.00
Ile du Prince-Edouard.....	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown.....	147.00	210.09
	Embranchem.—Mount-Stewart à Souris.....	38.40	
	do Alberton à Tignish.....	13.10	
	do Ligne de comté au Cap-Traverse... (Entre-vois 3 pieds 6 pouces.)	12.10	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Fin.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances.	
		Milles.	Total.
Québec et Lac Saint-Jean.....	De Québec au lac Saint-Jean..... (Se reliant au chemin de fer de la Rive-Nord, à 4 milles de Québec.)—52 milles construits.		180·00
Québec-Central.....	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonc. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué Embranchement de la Chaudière—De la jonction de la Beauce à Saint-François..... Emb.d'Angus—D'Angus-Est aux fabriques d'Angus	138·00 15·00 1·00	154·00
Stanstead, Shefford et Chambly...	De la jonction du chemin de fer de jonc. de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., à Waterloo-Est..... (Se relie au ch. de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent).		43·00
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière Division du Nord—De la jonc. de Sutton à Sorel ... Embranchement—De Drummondville à L'Avenir... Lignes affermées— Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham Embranchement—Marieville à Saint-Césaire..... Jonction du lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume..... (Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, et au Stanstead, Shefford et Chambly.)	44·00 96·00 12·00 36·00 9·00 63·00	260·00
Saint-Laurent et Ottawa. (Maintenant affermée par le Pacifique Canadien).....	D'Ottawa à Prescott..... Embranch.—De la jonction de la Chaudière à la Chaudière. (Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Chaudière, Ottawa)	54·00 5·00	59·00
Saint-Martin et Upham.....	De la jonction d'Hampton, ch. de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy		29·12
Mille Îles.....	De Gananoque à la station de Gananoque, chemin de fer Grand-Tronc.....		3·15
Waterloo et Magog.....	Waterloo à Magog, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est..... Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est complété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10·10 milles; il est exploité par cette dernière compagnie)...	20·00 10·10	30·10
Comté de l'Ouest.....	De Yarmouth à Digby, N.-E.....		67·00
Windsor et Annapolis.....	De Windsor à Annapolis, N.-E.....	84·00	
Affirmé	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonc. de Windsor, ch. de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	116·00

L'entre-voie de ces chemins de fer est de 4 pieds 8½ pouces, à ces deux exceptions près :—

	Entre-voie.	
	Pds.	pcs.
Carillon et Grenville.....	5	6
Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	5	6
Houille et navigation.....	3	0
Ile du Prince-Edouard.....	3	6

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.		Nombre de traverses par mille.
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.	
1	Albert.....	51'00		51'00		2'25	56	2,240	
2	Atlantique et Nord-Ouest.....		7'00						
3	O. de nav. de la B. de Quinté.....	3'50		3'50		3'00	50	3,000	
4	Atlantique du Canada.....	134'80		134'80		13'20	56	2,200	
5	Sud du Canada.....	362'44		362'44	107'00		60 et 56	2,800	
6	Canadien du Pacifique.....								
	Credit-Valley								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	3744'40	207'00	3744'40	180'80	40 et 56	56 et 60	2,640	
	Ontario et Québec.....								
	Toronto, Grey et Bruce.....								
7	Caraget.....	20'00	40'00	20'00	1'00		50	2,640	
8	Carillon et Grenville.....	13'00		13'00			65	2,200	
9	Ontario-Central.....	104'00		104'00	10'00		42 et 56	2,640	
10	Embranchement de Chatham.....	9'00		9'00	5'00		56 et 60	2,640	
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	35'00		35'00	2'00		56	2,650	
12	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland.....	32'00		32'00	7'00		56	2,000	
13	Prolongement-Est.....	79'75		79'75	3'75		56	2,600	
14	Elgin, Peticoctiacet Havelock.....	14'00	13'00	14'00	4'00		60	2,240	
15	Erié et Huron.....	41'50		41'50	3'50		50	2,240	
16	Grand-Southern.....	82'50		82'50			50	2,600	
17	Grand-Tronc.....	887'25							
	Buffalo et Lac Huron.....	162'00							
	Baie Georgienne et Lac Erié.....	171'50							
	Jonc. de Montréal et lac Champlain (Div. du Gr.-Occ.).....	62'25							
	Grand-Occid.....	539'53							
	London et Port-Stanley.....	23'66							
	Wellington, Grey et Bruce.....	168'35							
	London, Huron et Bruce.....	68'89	2591'42	302'89	2288'53	491'26	66	65 et 66	2,640
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell (Div. de Midland).....	34'74							
	Midland.....	165'75							
	Toronto et Nipissingue.....	111'50							
	Grande-Jonction.....	87'75							
	Whitby, Port-Perry et Lindsey.....	46'50							
	Victoria (Lindsay à Haliburton).....	53'25							
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8'50							
18	Grand-Northern.....	7'84		7'84	2'00		56	2,640	
19	Hamilton et Nord-Ouest.....	176'30		35'25	141'05	21'06	56	2,640	
	A reporter.....	7502'45	267'00	451'14	7051'31	846'92			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

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 de chemin 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.	Observations.	
	Gardés.	Non-gardés.											
Eclisses.....		93				2		76	4'8 $\frac{1}{2}$	1			
Eclisses.....		11				1		4'0	90	4'8 $\frac{1}{2}$	2	En construc-	
do.....	5	83	4	21	4	2		2865	35	4'8 $\frac{1}{2}$	3	tion.	
do.....	2	352	10	19	10	4		1432	15	4'8 $\frac{1}{2}$	4		
								913	75	4'8 $\frac{1}{2}$	5	Ligne-mère. Ligne d'Erié Niagara.	
Eclisses cornières.....	3	21	779	20	16'4 à 21	26	28	15	882	79	4'8 $\frac{1}{2}$	6	
Eclisses.....		5							1000	60	4'8 $\frac{1}{2}$	7	
do et boulons.....	1	7	1	16					1910	100	5'6	8	
do.....		94			4	2			955	105	4'8 $\frac{1}{2}$	9	
do.....		5			1	1			955	52'80	4'8 $\frac{1}{2}$	10	
do et boulons.....	1	31			3	4			273	96	5'6	11	15 milles seulement sont en exploitation actuellement.
do.....		13			1				900	60	4'8 $\frac{1}{2}$	12	
do.....		60	9	20	1				955	80	4'8 $\frac{1}{2}$	13	
Coussinets.....		8			1				717	80	4'8 $\frac{1}{2}$	14	
Eclisses.....	1	48			2	2			819	45	4'8 $\frac{1}{2}$	15	
do.....					3	3			717	80	4'8 $\frac{1}{2}$	16	
Eclisses cornières.....	10	63	2389	201	{ 15'6 à 28'4 }	47	64	47	{ 1100 } { 600* }	81	4'8 $\frac{1}{2}$	17	*En lignes d'embranchements.
Eclisses.....		6				1			1270	17	4'8 $\frac{1}{2}$	18	Pas en opérat.
do.....	1	2	148	8	16 à 19 $\frac{1}{2}$	6	9	1	608	74	4'8 $\frac{1}{2}$	19	Exp. col. avec le ch. de fer Northern of O.
		14	96	4132	253								

N^o 2—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur des voies de service.	Poids par verge.		Nombre de traverses par mille.
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.	
	Report.....	7502.45	267.00	451.14	7051.31	846.92			
20	Intercolonial	861.00	19.00		861.00	115.00	56,57½, 67	2,650	
21	International	81.66			81.66	3.50	56	2,260	
22	Union Jacques-Cartier	6.81			6.81	.50	60	2,640	
23	Kent Northern	27.00		27.00		1.00		2,432	
24	Kingston et Pembroke	112.00		21.00	91.00	17.00	50 to 84	2,640	
25	Manitoba et Nord-Ouest	78.54	51.50		78.54	4.94	45 & 56	3,000	
26	Vallée de Massawippi	34.00		2.00	32.00	1.00	56	2,400	
27	Oxford à New-Glasgow, N.-E.....		76.00						
28	Montréal et Sorel	44.67			44.67	3.33	56	2,640	
29	Montréal et Jonc. du Vermont	23.60			23.60	2.00	60	2,600	
30	Napanee, Tamworth et Québec	28.50			28.50	2.00	56	3,000	
31	Nouveau-Brunswick 174.00								
	Nouveau-Brunswick et Canada.. 127.00	415.50		53.50	362.00	33.00	56	2,640	
	St-Jean et Maine. 92.00						52 & 56	2,640	
	Frédéricton						56	2,240	
32	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	17.00	20.00		17.00	1.00	56 & 60	2,640	
33	Ch de fer du nord du Canada	209.74		64.28	145.46	59.06	56 & 61	2,600	
34	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	67.00	40.00		67.00	2.00	56	2,640	
35	Du Nord et jonc. du Pacifique	10.00	101.25		10.00		56	2,640	
36	Rive Nord.....	209.00		30.75	178.25	26.25	56	2,640	
37	Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....		109.50						
38	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central		73.00						
39	Pontiac et Jonc. du Pacifique	21.00			21.00	.50	56	2,640	
40	Ile du Prince-Edouard.....	210.60		153.75	56.85	14.65	40	2,640	
41	Québec et lac Saint-Jean.....	52.00	15.00		52.00	4.00	56	2,640	
42	Québec-Central.....	154.00	40.00	81.00	73.00	10.00	56	2,400	
43	Stanstead, Shefford et Chambly	43.00		36.00	7.00	5.50	60	2,400	
44	Sud-Est..... 152.00								
	Montréal, Portland et Boston..... 45.00	260.00		139.50	120.50	29.00	40, 56, 60	3,000	
	Lac Champlain et jonction du St-Laurent..... 63.00								
45	Saint-Laurent et Ottawa.....	59.00		9.00	50.00	9.00	56	2,640	
46	Saint-Martin et Upham.....	29.12		29.12			56	2,240	
47	Mille-Iles	3.15			3.15	.61		3,000	
48	Waterloo et Margog..... 20.00	30.10		10.10	20.00	1.25	56	2,400	
	Vallée de Missisquoi 10.10						56	2,600	
49	Comtés de l'Ouest.....	67.00		67.00		4.00			
50	Windsor et Annapolis..... 84.00	116.00		53.00	63.00		50 & 67	2,640	
	Emb. de Windsor.... 32.00								
	Total	10773.44	812.25	1228.14	9545.30	1197.01			

de construction, etc.—Fin.

Ataches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemin 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.	Longueur de la voie.	Numéro.	Observations.		
	Gardés.	Non gardés.												
	14	96	4132	253	105	133	67							
Cornières, éclisses et manchons	1	8	429	28	18½ à 35	2	15	12	694	65	4.8½	20		
Eclisses			27			2			1146	74	4.8½	21		
do			3			2			800	45	4.8½	22		
do			4			2	1		1000	60	4.8½	23		
Cornières et éclisses.....			54	5	16½ à 21½	3	3	9	955	79	4.8½	24		
do			64			1			935	77	4.8½	25		
Eclisses			20	1	19	2			442	76	4.8½	26		
												4.8½	27	
Eclisses			12			1	2		2292	53	4.8½	28		
do			51	1	17.5	2			52	4.8½	29			
Cornières			24			1			882	88	4.8½	30		
Eclisses.....			158	3	18	1	4	5	540	85	4.8½	31		
do			2	2	155	8	19½	4	3	4	693	63	4.8½	32
do			2	2	155	8	19½	4	3	4	693	63	4.8½	33
do						1	3		955	70	4.8½	31		
Cornières			5			1			1433	53	4.8½	35		
Eclisses			2	134	1	19	12	2	3	800	60	4.8½	36	
												3.0	37	
													38	
Cornières.....			19			1			1433	53	4.8½	39		
Eclisses et cornières			955	2	17.½				396	90	3.6	40		
do			21			1			574	132	4.8½	41		
Eclisses			26			1	5	1	882	76	4.8½	42		
Coussinets et éclisses.....			42			3	4			60	4.8½	43		
Eclisses.....			1	229	1	20.6	7	8	5	637	80	4.8½	44	
Eclisses et manchons.....			2	65	8	18	1	3	1	1146	53	4.8½	45	
Manchons et éclisses			22			1			717	129	4.8½	46		
Cornières			8			1			660	84	4.8½	47		
Eclisses			1	1		1	1	1	574	80	4.8½	48		
do									600	84	4.8½	49		
do			69	1	32	1			693	75	4.8½	50		
	17	112	6729	312	142	204	109							

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons d'ortoirs.		Nombre de wagons palais.	
		Terminé.	En voie de construction.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
1	Albert	51 00		3					
2	Atlantique et Nord-Ouest		7 00						
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3 50		2					
4	Atlantique du Canada	134 80		5	3				
5	Sud du Canada	362 44		125					
6	Canadien du Pacifique								
	Credit-Valley								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	3744 40	207 00	288	27	35	8		
	Ontario et Québec								
	Toronto, Grey et Bruce								
7	Caraquette	20 00	40 00	1					
8	Carillon et Grenville	13 00		3					
9	Ontario Central	104 00		10					
10	Embranchement de Chatham	9 00		2					
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora	35 00		5					
12	Cie de ch. de fer et des houill. de Cumberland	32 00		4					
13	Prolongement-Est	79 75		9					
14	Elgin, Peticoodiac et Havelock	14 00	13 00	1					
15	Erie et Huron	41 50		4					
16	Grand-Southern	82 50		5					
17	Grand-Tronc	887 25							
	Buffalo et Lac Huron	162 00							
	Baie Georgienne et Lac Erié	171 50							
	Montréal et Jonction de Champlain.	62 25							
	(Division du Grand-Occid.) Grand-Occidental	539 53							
	London et Port-Stanley	23 66							
	Wellington, Grey et Bruce	168 35							
	London, Huron et Bruce	68 89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 74							
	(Division de Midland) Midland	165 75							
	Toronto et Nipissingue	111 50							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50							
	Grande-Jonction	87 75							
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53 25							
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8 50							
18	Great-Northern	7 84							
19	Intercolonial	861 00	19 00	163					
20	International	81 66		3					
21	Union Jacques-Cartier	6 81							
22	Kent-Northern	27 00		2					
23	Kingston et Pembroke	1 2 00		9					
24	Manitoba et Nord-Ouest	78 54	51 50	2	1				
25	Vallée du Massawippi	34 00							
26	Oxford à New-Glasgow, N.-E.		76 00						
27	Montréal et Sorel	44 67							
28	Montréal et Jonction du Vermont	23 60							
29	Napanee, Tamworth et Québec	28 50		2					
30	Nouveau-Brunswick								
	Nouveau-Brunswick et Canada	174 00							
	Frédéricton	127 00							
	Saint-Jean et Maine	22 50							
	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	92 00							
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	17 00	20 00	1					
	A reporter	9056 43	433 50	1314	31	35	8		

pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Numéro.	Observations.	Nombre de voitures de 1 ^{re} classe.		Nomb. de voitures de 2 ^e classe et pour les immig.		Nombre de wagons à bagage, malles, postes et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-platformes.		Nombre de wagons à bascule.	
		En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
1		3		1		10		21					
2													
3		1						11					
4		2											
5		36	21	24		2039	543	472		63			
6	223 fourgons, wagons à outils, etc., propriété de la compagnie. 18 fourgons, wagons à outils, etc., en fideicommiss.	91	9	74	12	48	13	2652	375	4309	91		
7								2		15			
8				3		4							
9		1		1	2	1		24		100			
10		1		1				1					
11		1		1		1		1		50		200	
12		6		4		4		30		70		150	
13				1									
14		7		1									
15		2		2		2		10		18			
16				2		2		8		42			
17	* Y compris wagons à charbon.	334	206	170		13064		*4360					
18	Pas exploité.												
19		70		75		43		1529		1442		1828	
20		2				2		1		28			
21	La compagnie ne possède pas de matériel roulant.												
22		1				1				14			
23		5				4		27		205			
24		2		2		1		57		45			
25	Exploité par le Passumpsic.												
26													
27	Pas exploité.												
28	Exploité par le Vermont-Central							3		13			
29		1				1							
30		16		22		10		190		390			
31	Pas exploité.									10			
		590	10	411	13	321	14	19649	918	11644	91	2321	

N° 3—PARTICULARITÉS du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons dor-toirs.		Nombre de wagons palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En pro-priété.		En pro-priété.		En pro-priété.	
				Loués.	Loués.	Loués.	Loués.	Loués.	Loués.
	Report.....	9056 43	433 50	1314	31	35	8		
32	Nord et Nord-Ouest.....	386 04		47				2	
33	Nord et Jonc. du Pacifique du Nouv.-Brunswick	67 00	40 00	6					
34	Nord et Jonction du Pacifique.....	10 00	101 25						
35	Rive Nord.....	209 00		21					
36	Cie de navigat. et de houillères du Nord-Ouest		109 50						
37	Nouv-Ecosse, Nictaux et Atlantique-Central..		73 00						
38	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	21 00		1					
39	Ile du Prince-Edouard.....	210 60		21					
40	Québec et Lac Saint-Jean.....	52 00	15 00	8					
41	Québec-Central.....	154 00	40 00	9					
42	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00		6					
43	Sud-Est.....	152 00							
	Montréal, Portland et Boston.....	45 00							
	Jonction du lac Champlain et du	260 00		30				2	
	Saint-Laurent.....	63 00							
44	Saint-Laurent et Ottawa.....	59 00		11					
45	Saint-Martin et Upham.....	29 12		1	1				
46	Mille-Iles.....	3 15		1					
47	Waterloo et Magog.....	20 00							
	Vallée de Missisquoi.....	10 00			2				
48	Comtés de l'Ouest.....	67 00		4					
49	Windsor et Annapolis.....	84 00							
	Embranchement de Windsor.....	32 00		10					
		10773 44	812 25	1490	34	35	8	4	

matériel roulant—Fin.

Numéro.	Nombre de voitures de 1 ^{re} classe.		Nomb. de voit. de 2 ^e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, poste, et messagerie.		Nombre de wagons à cestaux et à fret.		Nomb. de wagons-platiformes.		Nombre de wagons à bascule.		Observations.	
	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.		
	590	10	411	13	321	14	19649	918	11644	91	2321			
	26		16		22		451		822				32	Aussi 22 fourgons de conducteurs et 8 wagons auxiliaires et cambuses.
	2		2				10		52				33	Pas exploité.
	9		13		10		257		258				34	En voie de construction.
													35	Aussi 1 wagon d'excursion.
													36	
													37	
													38	Pas exploité.
	17		15		4		178		125				39	
	2		3		3		8		74				40	36 milles exploités.
	5		7		5		75		158				41	
	4				2								42	Exploité par le Vermont Central.
	9	15	8		6	4	61	371	248	100	50		43	
	4		4		3		97		40				44	
	1		1	1		1							45	
	2					2		10		10			46	
	2		2		2		18		57				47	
	5		5		4		63		72		20		48	
	676	28	487	14	382	21	20867	1299	13560	201	2391		49	

N° 4—ETAT sommaire des opérations de l'année et

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs	Convois de marchandises	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	51-00	652	6,482	29,712	36,846
2	Baie de Quinté	3-50	7,273		4,326	11,599
3	Atlantique du Canada	134-80	98,592	49,298	31,590	179,478
4	Sud du Canada	362-44	1,014,369	1,859,476	130,703	3,004,548
5	Canadien du Pacifique					
	Credit-Valley	3,348-20	1,760,365	2,639,368	943,528	5,343,261
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba					
	Ontario et Québec					
	Toronto, Grey et Bruce					
6	Carillon et Grenville	13-00	9,900		1,400	11,300
7	Ontario-Central	104-00	20,000	94,800	97,960	212,760
8	Embranchement de Chatham	9-00			19,728	19,728
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15-00			7,840	7,840
10	Cie de ch. de fer et des houil., Cumberland	32-00			36,998	40,000
11	Prolongement-Est	79-75	50,897	3,660	25,480	80,037
12	Elgin, Peticoctiac et Havelock	14-00			8,764	8,764
13	Erié et Huron	41-50			54,912	54,912
14	Grand-Southern	82-50			58,645	58,645
15	Grand-Tronc	887-25				
	Buffalo et lac Huron	162-00				
	Baie Georgienne et lac Erié	171-50				
	Jonction de Montréal et lac Champlain	62-25				
	Grand-Occidental	539-53				
	London et Port-Stanley	23-66				
	Wellington, Grey et Bruce	168-35				
	London, Huron et Bruce	68-89				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34-74				
	Midland	165-75				
	Toronto et Nipissingue	111-50				
	Whitby, P.-Perry et Lindsay	46-50				
	Grande-Jonction	87-75				
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53-25				
	Jonct. de Madoc à Bridgewater	8-50				
16	Intercolonial	861-00	965,051	3,027,455	fr'ht & mix'd	3,992,506
17	International	81-66		8,200	43,400	51,600
18	Union Jacques-Cartier	6-81				
19	Kent-Northern	27-00			17,982	17,982
20	Kingston et Pembroke	112-00	33,000	* 20,000	103,000	156,000
21	Manitoba et Nord-Ouest	78-54	1,115	2,261	24,781	28,157
22	Vallée de Massawippi	34-00	68,433	92,546	2,538	163,517
23	Montréal et Jonction du Vermont	23-60	61,888	123,380	5,486	190,754
24	Napanee, Tamworth et Québec	28-50			39,532	39,532
25	Nouveau-Brunswick	174-00				
	Nouv.-Brunswick et Canada	127-00				
	Frédéricton	22-50				
	Saint-Jean et Maine	92-00				
26	Nord et Nord-Ouest	386-04	425,484	387,862	185,704	999,050
27	Rive Nord	209-00	236,368	183,755	75,256	495,379
28	Ile du Prince-Edouard	210-60	81,864	168,014	fr'ht & mix'd	249,878
29	Québec et Lac Saint-Jean	36-00	22,536	22,536	do	45,072
30	Québec-Central	154-00	89,151	87,780	21,799	198,730
31	Stanstead, Shefford et Chambly	43-00	37,327	26,324	11,647	75,298
A reporter		9589-36	9,177,677	16,051,663	4,508,760	29,738,100

nombre de milles parcourus, pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux, 2,000 lbs. de fret transporté	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs	Moyenne de la vitesse des convois de fret.	Numéro.	Observations.
			Milles à l'heure.	Milles à l'heure.		
38,466	15,133	27,119	15	12	1	
11,599	8,757	16,594	15	10	2	
228,019	88,950	117,908	30	14	3	
3,888,537	453,029	2,475,550	35	15	4	
7,218,993	1,427,367	1,655,969	26	15	5	
11,600	12,586	800	25	18	6	
213,160	43,332	63,000	20	15	7	
19,728	9,095	10,123	25		8	
8,030	2,498	15,747	15		9	
76,998	12,518	263,561	15	15	10	
92,557	42,443	19,867	25	18	11	
9,860	2,386	6,790	12		12	
62,047	58,713	31,875	25	18	13	
58,645		5,663	20		14	
16,921,760	4,575,499	5,760,600	27	12	15	
4,836,927	914,785	970,069	25	15	16	
51,600	21,249	29,672	14	10	17	
17,982	4,186	11,173	15		19	
159,000	32,120	79,032	25	18	20	
35,249	7,751	13,747	23	15	21	
163,517	53,619	80,540	24	10	22	
190,754	100,701	684,316	30	12	23	
39,532	27,934	13,911	15		24	
755,161	164,951	225,451	25	15	25	
1,291,889	555,040	582,598	30	18	26	
695,599	284,474	166,486	35	15	27	
311,443	130,423	57,346	20	14	28	
81,196	53,942	49,900	30	12	29	
218,660	70,046	82,480	25	15	30	
75,298	119,247	701,755	23	12	31	
37,783,806	9,292,774	14,219,622				

Pas de compte. Le revenu de la compagnie provient des péages sur les voitures circulant sur sa voie.
* Trains de délestage.

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 mixtes.	Total des milles parcourus.
	Report.....	9589.36	9,177,677	16,051,663	4,508,760	29,738,100
32	Sud-Est 152.00	260.00	227,560	318,743	44,110	590,413
	Montréal, Portland et Boston... 45.00					
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent 63.00					
33	Saint-Laurent et Ottawa.....	59.00	8,424	378	34,524	43,326
34	Saint-Martin et Upham.....	29.12			13,500	13,500
35	Mille-Iles.....	3.15	3,189		2,126	5,315
36	Waterloo et Magog ... 20.00	26.00	13,736	8,960		22,696
	Vallée de Missisquoi 6.00					
37	Comtés de l'Ouest.....	67.00		2,809	42,638	45,447
38	Windsor et Annapolis..... 84.00	116.00	80,869		84,023	164,892
	Embranchement de Windsor..... 32.00					
		10,149.63	9,511,455	16,382,553	4,729,681	30,623,689

nombre de milles parcourus, pour l'année expirée le 30 juin 1885.—Fin.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lb. de fret transporté	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs	Moyenne de la vitesse des convois de fret.	N. numéro.	Observations.
			Miles à l'heure.	Miles à l'heure.		
37,783,806	9,292,774	14,219,622				
590,413	196,824	305,376	30 & 22*	15	32	* Lignes principale et d'embranchement respectivement.
79,232	22,540	25,334	22	14	33	Pour 8 mois, finissant le 28 février 1885. Opérations du 1er mars incluses dans le rapports du chemin de fer du Pacifique canadien, affermé.
14,500	7,673	6,058	15		34	{ Seulement 6 milles du chemin de fer de la vallée de Missisquoi en exploitation.
5,315	12,878	7,320	10	10	35	
25,014	8,856	16,808	20	14	36	
56,316	29,889	17,177	20	17	37	
194,638	101,165	61,576	22	14	38	
38,749,234	9,672,599	14,659,271				

N^o 5—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté pour l'année expirée le 30 juin 1886.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bestiaux.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Numéro.
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	
1	Albert	51-00	7,025	702	10,469	172	821	326	6,001,800	9,880	1
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3-60	21,344	2,134	100,060	3,002	30	8	4,460,060	6,374	2
3	Atlantique du Canada	134-80	18,820	1,882	139,333	4,180	2,430	1,360	46,080,000	69,121	3
4	Sud du Canada	362-41	1,937,450	193,742	19,715,960	488,821	*249,705	78,033	*199,284,000	†298,926	4
5	Canadien du Pacifique										5
	Credit-Valley										
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	3,248-20	915,139	91,513	7,842,343	203,008	182,396	50,414	263,812,390	355,942	
	Ontario et Québec										
	Toronto, Grey et Bruce										
6	Carillon et Grenville	13-00									6
7	Ontario-Central	104-00	2,240	224	66,700	1,980	500	100	3,470,000	4,511	7
8	Embranchement de Chatham	9-00	23,072	2,307	500	8	453	140	189,000	240	8
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	18-00			17,898	447			10,788,750	14,886	9
10	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	32-00	8,615	861	3,600	60			12,852,000	16,068	10
11	Protonement-Est	79-75	28,885	2,888	5,300	88	5,272	815	*1,106,000	1,662	11
12	Etirin, Petitecodiac et Havelock	14-00	1,532	153	813	14	45	3	*4,221,000	6,331	12
13	Érié et Huron	41-60	13,911	1,391	247,501	6,563	2,064	532	1,816,000	3,275	13
14	Grand-Southern	82-60	6,689	669	9,033	180	336	80	*732,000	1,098	14
	Grand-Tronc										
	Buffalo et lac Huron										
	Faie Georgienne et Lac Érié										
	Montréal et Jonction de Champlain										
	Grand Occidental										
	London et Port-Sauley										
	Wellingon, Grey et Bruce										
	London, Huron et Bruce										
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell										
	Midland										
	Toronto et Nipissingue										
	Whitby, Port-Perry et Lindsay										
	Grande-Jonction										
	Victoria (Lindsay & Halliburton)										
	Jonction de Madoc & Bridgewater										
16	International	861-00	907,102	90,710	729,707	15,610	65,513	13,980	137,887,675	171,734	16
17	Internationale	81-66	9,911	991	49,428	818	518	288	12,644,830	18,957	17
			5,802,720	560,272	36,386,320	908,408	483,439	243,141	695,678,160	773,608	18
			907,102	90,710	729,707	15,610	65,513	13,980	137,887,675	171,734	19
			9,911	991	49,428	818	518	288	12,644,830	18,957	20

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bestiaux.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Numéro.
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	
18	Union Jacques-Cartier	6-81	9,600	960	3,600	60	107	54	3,638,000	4,545	18
19	Kent-Northern	27-00	1,560	156	123,460	3,430	360	200	20,956,000	31,484	19
20	Kingston et Pembroke	112-00	2,843	284	5,544	604	604	370	582,000	18,430	20
21	Maritoba et Pembroke	78-54	3,200	320	55,040	1,640	950	430	16,000,000	19,500	21
22	Vallée du Massawippi	34-00	611,580	61,158	6,327,040	177,130	*674,630	79,577	26,732,000	46,942	22
23	Montréal et Jonction de Vermont	23-60	1,861	186	66,190	1,654	113	63	111,000	894	23
24	Napanee, Farnworth et Québec	28-50									24
25	Nouveau-Brunswick										
	Nouveau-Brunswick et Canada										
	Frédéricton										
	Saint-Jean et Maine										
26	Nord et Nord-Ouest	415-50	217,120	21,712	552,760	8,874	*7,500	1,600	18,320,000	18,320	25
27	Rive-Nord	386-04	14,366	1,436	3,764,214	103,674	40,050	20,025	142,886,380	235,020	26
28	Ile du Prince-Edouard	209-00	151,380	15,138	169,233	5,077	*4,500	1,508	12,286,687	18,430	27
29	Québec et Lac Saint-Jean	210-60	36,222	3,622	478,058	8,183	5,007	1,201	4,307,298	8,265	28
30	Québec-Central	36-00	6,000	600	14,000	240	210	40	9,670,000	11,600	29
31	Saanstead	154-00	104,580	10,458	18,700	660	3,047	773	26,183,200	39,275	30
32	Sud-Est	43-00	627,220	62,722	6,573,938	176,245	660,925	78,216	29,980,000	50,728	31
	Montréal, Portland et B-ston										
	Jone. du Lac Champlain et St-Laurent										
33	Saint-Laurent et Ottawa	260-00	168,950	16,895	481,160	12,029	*4,116	1,029	51,572,687	77,369	32
34	Saint-Martin et Uplam	59-00	7,430	743	*230,800	5,770	*800	206	*2,485,333	3,698	33
35	Mille-Îles	29-12	2,142	214	216	4	242	24	*3,034,070	4,551	34
36	Waterloo et Magog	3-15	370	37					150,000	174	35
37	Comtés de l'Ouest	26-00	2,812	281	20,110	350			4,044,518	6,891	36
38	Windsor et Annapolis	67-00	8,089	807	983	18	457	215	7,887,500	10,582	37
	Embranchement de Windsor	116-00	54,958	5,495					8,629,960	10,710	38
			1,186,523	118,655,974	84,391,492	2,143,742	2,391,714	577,409	1,689,887,638	2,360,519	
		10,149-63									

NOTE.—Les items marqués d'un astérisque ont été calculés d'après le tonnage.

N^o 5—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté pour l'année expirée le 30 juin 1885—Fin.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Bois de chauffage.		Articles manufacturés.		Tous autres articles.		Total du poids transporté.		Observations.
		Ondes.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Numéro.	
1	Albert	1,932	3,001	919	12,618	27,119	1			
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	310	614	935	4,527	16,684	2			
3	Atlantique du Canada.....	3,336	3,500	28,400	8,478	117,908	3			
4	Sud du Canada.....			16,776	1,399,252	2,476,560	4			Y compris le bois de chauffage.
5	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.....	73,577	118,663	393,219	443,280	1,655,969	5			
6	Ontario et Québec									
7	Toronto, Grey et Bruce									
8	Carillon et Grenville.....	4,000	6,000	720	700	800	6			
9	Ontario-Central.....	25	36		49,435	63,000	7			
10	Embranchement de Chatham.....	450	900		7,412	10,123	8			
11	Dobourg, Peterboro' et Marmora.....			4,005	15	15,717	9			
12	Cie de ch. de fer et des homologues de Cumberland Prolongement-Est.....			3,082	214,067	263,661	10			
13	Elgin, Petitecadiac et Havelock	2,183	2,987	174	115	6,790	11			
14	Grand-Southern.....	4,322	535	9,025	8,102	21,876	12			
15	Grand-Tronc.....			967	2,134	5,663	14			
16	Buffalo et lac Huron.....									
17	Baie Georgienne et Lac Érié.....									
18	Montréal et Jonction de Champlain Grand-Occidental.....	98,673	182,544	456,239	2,616,388	5,760,000	15			
19	London et Port-Sparly Wellington, Grey et Bruce.....									
20	London, Huron et Bruce.....									
21	Brandon, Norfolk et Port-Burwell.....									
22	Midland									
23	Toronto et Nipissingue Whitby, Perc-Perry et Lindsay									
24	Grande-Jonction.....									
25	Victoria (Lindsay à Halliburton) Jonction de Madoc à Bridgewater									
26	Intercolonial.....	8,460	12,600	212,888	452,567	970,069	16			
27	International.....	100	300	1,520	6,863	23,672	17			

18	Union Jacques-Cartier.....	1,273	1,917		3,637	11,173	18			Pas de compte. Le revenu de la compagnie provient des péages sur les voitures circulant sur sa voie.
19	Kent-Northern.....	9,044	16,796	17,586	9,430	79,032	19			
20	Kingston et Pembroke	81	162		6,401	13,747	21			Les rapports des divers genres de fret ne couvrent que six mois; mais tel le calcul est fait pour 12 mois, d'après le tonnage total pour toute l'année.
21	Manitoba et Nord-Ouest			6,200	52,550	8,510	22			
22	Vallée de la Massawippi			30,624	288,885	684,316	23			
23	Montréal et Jonction du Vermont.....	5,230	4,936	4,619	1,609	13,911	24			
24	Napanee, Tamworth et Québec.....									
25	Nouveau-Brunswick Nouveau-Brunswick et Canada.....	2,760	4,600	160,000	10,345	235,451	25			
26	Frédéricton									
27	Saint-Jean et Maine									
28	Nord et Nord-Ouest.....	37,384	56,076		153,437	582,598	26			
29	Rive-Nord	16,488	27,480		79,227	106,466	27			
30	Île du Prince-Édouard.....	3,039	5,844	19,626						
31	Québec et Lac Saint-Jean.....	21,600	29,000	730,231	6,930	57,346	28			
32	Québec-Central			1,500	49,900	49,900	29			
33	Stanstead, Sheford et Chambly Stad-Est	2,951	5,477	32,838	285,479	701,755	31			
34	Montréal, Portland et Boston			30,588	167,476	305,376	32			
35	Lac Champlain et Jonction du St-Laurent.....									
36	Saint-Laurent et Ottawa.....	170	243	3,722	11,193	25,354	33			
37	Mille-Hes			804	218	6,038	34			
38	Waterloo et Magog			6,045	1,064	7,320	35			
39	Waterloo de la Missisquoi.....	840	1,265	2,663	5,375	16,808	36			
40	Comtés de l'Ouest	1,869	2,983	2,236	336	17,177	37			
41	Windsor et Annapolis Embranchement de Windsor.....	1,347	1,918	12,811	28,088	61,576	38			
		297,499	490,297	1,492,602	6,418,179	14,659,271				

Nota.—Les items marqués d'un astérisque ont été calculés d'après le tonnage.

N^o 6—ÉTAT SOMMAIRE des recettes, pour l'année expirée le 30 juin 1885.

N ^o	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Mails-poste et fret par messages.		Autres sources.		Total.	Observations.
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1	Albert.....	51-00	7,038 44		14,117 16		1,487 60		194 20		22,847 40	
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté.....	3 50	1,665 08		6,850 22		1,269 43				9,764 73	
3	Atlantique du Canada.....	134-80	76,527 78		114,160 48		8,944 06				199,632 32	
4	Sud du Canada.....	362 44	667,312 61		2,466,825 12		102,042 61		4,183 84		3,440,374 18	
5	Canal de la Baie de la Nouvelle-Écosse.....											
6	Credit-Valley.....											
7	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec.....	3348-20	2,479,684 21		3,898,725 36		254,462 26		295,787 46		6,928,869 29	
8	Carillon et Grenville.....	13-00	2,805 92		1,092 43						3,898 35	
9	Embranchement de Chatham.....	104-00	28,652 32		68,240 46		1,672 33				98,665 13	
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	9-00	2,107 41		10,689 71		1,186 95		5,959 48		19,843 65	
11	Cie de ch. de fer. et des houillères de Cumberland	15-00	998 90		9,879 42						10,878 32	
12	Protongent-Est.....	32-00	6,318 27		67,187 79		892 87				74,398 83	
13	Elgin, Petticoat et Havelock.....	79 75	37,658 69		26,522 75		9,868 37				74,050 01	
14	Erie et Huron.....	14 00	763 44		4,653 32		388 56				5,715 32	
15	Grand-Southern.....	41-00	23,658 55		24,331 86		3,012 69				50,903 00	
16	Grand Tronc.....	82-50	16,500 00		14,650 00						31,150 00	
17	Fufalo et Lac Huron.....	887-25										
18	Baie Georgienne et Lac Erie.....	162-00										
19	Jonction de Montréal et Cham- plain.....	171-50										
20	Division du Grand-Occidental— Grand-Occidental.....	62 25										
21	London et Port-Stanley.....	539 53										
22	Wellington, Grey et Bruce.....	23 66										
23	London, Huron et Bruce.....	168-35										
24	Brantford, Norfolk et Port- Burwell.....	68-88										
25	Division du Midland— Midland.....	34 74	4,752,448 49		9,110,376 96		25,45,501 33		69,531 99		14,477,668 77	
26	Toronto et Nipissingue.....	165-75										
27	Toronto et Nipissingue.....	111-60										

16	International.....	361-00	709,927 24		1,516,528 43		141,697 98				2,368,153 65	
17	Union Jacques-Cartier.....	81-66	17,521 11		38,392 92		2,691 64				58,605 67	
18	Kent-Northern.....	27-00	3,636 39		28,466 91						28,466 91	
19	Kingston et Pembroke.....	112-00	28,666 07		77,890 09		6,795 81		11,541 48		124,693 45	
20	Manitoba et Nori-Ouest.....	78 54	12,776 50		30,226 81		1,629 66		619 54		46,252 01	
21	Vallée du Massawippi.....	34 00	54,734 41		88,299 79		1,971 90		1,000 00		146,066 10	
22	Montréal et Jonction du Vermont.....	23-60	47,734 77		109,356 83		5,504 00				162,605 60	
23	Napanee, Tamworth et Québec.....	28 50	9,619 06		9,630 85		1,545 89		9 25		20,805 05	
24	Nouveau-Brunswick.....	174-00										
25	Nouveau-Brunswick et Canada.....	127-00	208,729 26		377,477 73		26,112 39		2,649 20		614,968 48	
26	Fredericton.....	22 50										
27	Saint-Jean et Maine.....	92-00										
28	Nord et Nord-Ouest.....	386-04	418,605 60		843,621 79		78,089 06				1,340,316 45	
29	Ile du Prince-Edouard.....	209-00	289,632 41		272,157 88		16,652 12		5,789 71		564,132 22	
30	Québec et Lac Saint-Jean.....	210-60	68,054 32		74,213 84		17,871 00		448 50		156,688 06	
31	Québec-Central.....	36 00	15,529 08		44,619 02		1,333 44				61,381 64	
32	Stanstead, Shefford et Chambly.....	154 00	59,078 78		106,374 32		9,085 73		5,880 34		180,419 17	
33	Sud-Est.....	45-00	22,696 62		47,966 41		3,153 44				73,816 47	
34	Montréal, Portland et Boston.....	182 00										
35	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	45-00	146,520 20		281,200 44		18,034 61		14,579 28		460,384 63	
36	Saint-Laurent et Ottawa.....	63 00										
37	Saint-Laurent et Ottawa.....	59 00	16,972 76		23,951 49		3,986 41		2,872 18		47,742 84	
38	Saint-Martin et Upham.....	29-12	3,901 93		3,542 73						7,443 66	
39	Mille-Iles.....	3-15	3,007 21		3,615 50		1,261 94				7,884 45	
40	Waterloo et Magog.....	20 00	5,018 07		8,702 15		1,594 87				14,815 09	
41	Vallée du Missisquoi.....	6 00	26,875 46		16,138 04		3,490 77		361 41		46,865 68	
42	Comtés de l'Ouest.....	61-00	88,239 15		112,801 04		10,247 35		885 57		212,173 11	
43	Windsor et Annapolis.....	116 00										
44	Embranchement de Windsor.....	37-00										
45	Embranchement de Windsor.....	37-00	10,559,796 11		19,923,568 48		1,383,307 89		423,306 83		32,227,469 31	

Provenant des péages sur wagons d'autres compagnies.

Pour 8 mois terminés le 28 octobre 1885; depuis cette date les frais d'exploitation sont compris dans ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° 7—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1885.

N°.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.		Service et réparations des wagons.		Frais généraux d'exploitation.		Total.	Observations.	
			\$	cts	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.			
1	Albert.....	61-00	9,988	40	8,254	26	2,211	17	5,304	31	25,738	14	
2	Voie de navigation de la Baie de Quinté.....	3-50	2,155	15	3,876	05	30	81	3,821	63	3,883	64	
3	Canada Atlantique.....	134-80	40,784	28	35,688	87	4,815	67	96,240	33	176,509	16	
4	Sud du Canada.....	362-41	561,225	06	681,505	68	287,637	04	1,133,279	13	2,623,546	91	
5	Canadien du Pacifique. Credit Valley.....	3,348-20	793,233	81	1,761,784	30	347,655	05	1,654,846	57	4,557,519	73	
6	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec.....	13-00	600	00	648	19	200	00	3,088	67	4,536	86	
7	Carillon et Grenville.....	104-00	27,791	74	30,177	66	4,839	27	18,597	69	81,406	36	
8	Central-Ontario.....	9-00	2,412	00	3,886	00	50	00	1,430	00	7,798	00	
9	Embranchement de Chatham.....	15-00	1,865	00	4,387	00	290	00	5,384	00	11,866	00	
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora.....	32-00	9,686	16	16,418	68	1,318	82	4,584	99	32,008	65	
11	Che de ch. de fer et des bouill. de Cumberland Prolongement-Est.....	79-75	25,086	31	18,621	87	4,181	69	30,383	78	78,273	65	
12	Elgin, Pettoodiac et Havelock.....	14-00	1,340	26	1,655	17	86	58	1,225	01	4,287	01	
13	Erie et Huron.....	41-50	6,569	48	11,478	41	383	77	13,341	03	31,772	69	
14	Grand-Southern.....	32-50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,000	00	Du rapport précédant de 1884. Pas de rapport pour cette année.
15	Grand-Tronc. Buffalo et Lac Huron.....	162-00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Baie Georgienne et Lac Érié.....	171-50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	Montréal et Jonction de Champlain Grand-Occidental.....	62-25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	London et Port-Stanley.....	539-53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Wellington, Grey et Bruce.....	23-66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	London, Huron et Bruce.....	168-38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	68-89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	Division de Midland— Midland.....	34-74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	Toronto et Mississauga.....	165-75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Toronto et Mississauga.....	111-50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	Whitby, Port-Perry et Lindsay. 46 50	861-00	663,411	50	732,266	88	278,516	46	777,283	07	2,441,477	91	
26	Grande-Jonction.....	81-66	22,387	70	* 10,290	81	.....	.....	22,793	22	56,471	76	
27	Victoria (Lindsay à Halliburton) 83 25	27-00	4,988	26	3,778	42	429	60	2,212	45	11,388	73	
28	Jonc de Madoc à Bridgewater. 8 50	112-00	2,617	69	41,482	88	6,875	29	23,493	47	101,469	23	
29	International.....	78-54	12,861	55	12,167	41	1,814	55	17,564	70	44,388	21	
30	L'Union Jacques Cartier.....	34-00	21,661	77	29,582	22	10,161	79	37,966	46	99,402	24	
31	Kent-Northern.....	23-60	14,190	43	47,818	97	28,731	23	23,771	19	114,511	82	
32	Kingston et Pembroke.....	28-50	6,207	95	7,413	95	465	76	7,624	87	21,712	53	
33	Manitoba et Nord-Ouest.....	415-50	191,483	73	145,531	63	36,153	58	126,407	05	459,575	99	
34	Vallée de la Mississippi.....	386-04	222,985	73	213,943	10	38,792	02	327,723	53	804,444	38	
35	Montréal et Jonction de Vermont.....	209-00	71,385	62	120,661	32	33,543	12	121,005	56	346,565	52	
36	Napanee, Tamworth et Québec.....	210-60	72,490	92	55,782	13	30,898	12	52,035	84	211,207	01	
37	Québec et Lac Saint-Jean.....	36-00	9,216	51	17,066	69	9,831	40	16,437	15	46,541	75	
38	Stanesad, Shefford et Chambly.....	164-00	52,440	52	36,050	47	11,325	92	45,671	61	145,488	52	
39	Sud-Est.....	43-00	18,107	37	16,465	61	7,330	95	12,793	79	54,687	72	
40	Montréal, Portland et Boston.....	260-00	110,284	55	122,792	56	23,452	64	123,042	86	379,572	61	
41	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	59-00	19,299	16	16,709	29	2,332	92	23,672	43	62,013	80	
42	Saint-Laurent et Ottawa.....	29-12	1,720	69	2,361	90	50	26	2,104	64	6,227	49	
43	Saint-Martin et Uplham.....	3-15	1,946	16	3,102	83	94	03	4,001	57	9,144	59	
44	Waterloo et Magog.....	26-00	8,237	81	2,530	53	405	74	10,652	95	15,689	68	
45	Vallée de la Missisquoi.....	67-00	18,717	44	10,115	47	2,058	37	41,574	23	41,574	23	
46	Comtés de l'Ouest.....	116-00	70,486	21	30,487	29	11,481	18	41,927	79	154,362	47	
47	Windsor et Annapolis.....	84-00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
48	Embranchement de Windsor.....	32-00	10,149	63	5,065,	726	95	7,921,	045	20	24,015,	361	48

16	Intercolonial.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	International.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	L'Union Jacques Cartier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Kent-Northern.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	Kingston et Pembroke.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	Manitoba et Nord-Ouest.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	Vallée de la Mississippi.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	Montréal et Jonction de Vermont.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Napanee, Tamworth et Québec.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	Nouveau-Brunswick.....	174-00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	Nord et Nord-Ouest.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	Rive-Nord.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	Ile de Prince-Ridonard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Québec et Lac Saint-Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30	Québec-Central.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	Stanesad, Shefford et Chambly.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
32	Sud-Est.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
33	Montréal, Portland et Boston.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
34	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	Saint-Laurent et Ottawa.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36	Saint-Martin et Uplham.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37	Waterloo et Magog.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
38	Vallée de la Missisquoi.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	Comtés de l'Ouest.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	Windsor et Annapolis.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	Embranchement de Windsor.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Les frais d'exploitation des chemins de fer Grand-Southern et Jacques Cartier ne sont donnés que dans la colonne des totaux, vu que les détails n'ont pas été fournis.

N° 9.—VOIES ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer,
30 juin 1885.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
Cie houillère Intercoloniale.					
Ligne de Granton.....	7·00	4·8½	} 2	88	Deux wagons plats et un wagon d'équipe. Wagons fournis par le chemin de fer Intercolonial.
Embranch. de Stellarton.....	3·00	4·8½			
Houillères de la N.-Écosse....	6·00	5·6	2	75	
Vale Coal and Iron Co.....	6·00	4·8½	2	.....
Houillères d'Acadie.....	3·00	4·8½	2	2	
Cie d'acier du Canada.....	11·00	4·8½	3	38	
Mines d'Albion.....	3·00	3·0	2	27	
	6·00	4·8½	4	323	
	45·00		17	553	
CAP-BRETON.					
New-Campbellton.....	1·25	3·6	1	40	Les locomotives et les wagons employés sont ceux de la Cie Internationale.
Baie des Glaces.....	·50	4·8½	.....	.....
Associat. générale des mines—					
Sydney.....	4·80	4·8½	2	190	
Victoria.....	5·80	4·8½	1	50	
Sydney et Louisburg.....	40·50	3·0	3	165	
Gowrie.....	1·75	3·6	1	110	
International.....	13·00	4·8½	3	130	
Lingan.....	1·00	3·6	1	50	
Caledonia.....	2·25	4·8½	1	70	
	70·85		13	805	
<p>Largeur. Milles. 5 pds. 8 pes. 6 00 4 " 8½ " 36 00 3 " 0 " 3 00 Total..... 45 00</p> <p>Largeur. Milles. 4 pds. 8½ pes. 26 35 3 " 6 " 4 00 3 " 0 " 40 50 Total..... 70 85</p>					

N^o 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, 30 juin 1885.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.						
Canada-Central.....						
Canadien du Pacifique.....	29,860,912 00		1,525,256 00			
Caraquette.....			54,318,635 00			
Prolongement-Est.....			192,000 00			
Grand-Tronc.....	16,142,633 33		1,284,311 97			
Grand-Northern.....			25,088 00			
Intercolonial.....			43,627,594 79			
Internationals.....			156,800 00			
do Kingston et Pembroke.....			48,000 00			
do Napanee, Tamworth et Québec.....			89,600 00			
do Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard.....			118,400 00			
do Northern et Western du Nouveau-Brunswick.....			128,000 00			
do Northern et Jonction du Pacifique.....			1,320,000 00			
do Oxford à New-Glasgow.....			*379,657 00			
do Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal.....			1954,000 00			
do do Montréal à Ottawa.....			11,440,000 00			
do Portiac et Jonction du Pacifique.....			272,000 00			
do Ile du Prince-Edouard.....			3,751,312 56			
do Québec et Lac Saint-Jean.....			464,000 00			
do Québec-Central.....			211,200 00			
do Toronto, Grey et Bruce.....			2,656 00			
		45,023,545 33		110,283,505 33		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Atlantique du Canada.....			270,000 00			
Canada-Central.....			1,479,000 00			
			1,749,000 00			
A reporter.....						

*\$155,657 représentent une annuité de \$14,000 pour 15 ans.
 †Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1886.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.							
Deseronto	Baie de Quinté et Compagnie de Navigation						
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			5,000 00	5,000 00		
Township de Cambridge	Atlantique du Canada			966,000 00	966,000 00		
Cité d'Ottawa	do			20,000 00		30,000 00	
Renfrew	Canada-Central			100,000 00		7,500 00	
Horton	do					5,000 00	
Adms-ton	do						
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderton	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
Northumberland et Durham	Cobourg, Peterbor' et Mar-mora			113,500 00	322,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00	113,500 00		
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			

42,500 00

Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			20,000 00			
do Brampton	do			10,000 00			
do Ingersoll	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00	1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			18,000 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00	225,000 00		
Township de Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Érié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do			10,000 00			
do do Nord	do			40,000 00			
Ville de Woodstock	do			25,000 00			
Township de Oxford-Est	do			25,000 00			
do Woodstock	do			60,000 00			
Ville de Woodstock	do			120,000 00			
do Stratford	do			40,000 00			
Comté de Perth	do			10,000 00			
Township de Mornington	do			15,000 00			
do Elma	do			10,000 00			
Ville de Listowel	Township de Wallace			30,000 00			
Ville de Palmerston	do			20,000 00			
Township de Minto	do			80,000 00			
Ville de Harrison	do			60,000 00			
Township de Normandy	do			20,000 00			
do Bentinck	do			40,000 00			
do Brant	do			45,000 00			
do Elderslie	do			43,000 00			
do Arran	do			32,000 00			
do Amabel	do			10,000 00			
do Kippel	do			22,000 00			
do Albermarle	do			60,000 00			
Ville de Mount-Forest	do			20,000 00			
Township de Kerefont	do			32,000 00	929,000 00		
do Glengig	do			160,000 00			
Ville de Durham	do			5,000 00			
Cité de Belleville	Grande Jonction			15,000 00			
Village de Stirling	do						
Township de Rawdon	do			170,000 00	2,869,500 00		
	A reporter						42,500 00

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—Suite.							
Township de Seymour	Report			170,000 00	3,869,500 00		42,500 00
do Percy	Grande Jonction.			35,000 00			
do Asphodel	do			8,000 00		50,000 00	50,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke.			170,000 00	213,000 00		
Cité de Kingston	do			318,000 00			
Village de Renfrew	do			3,000 00			
44							
Cité d'Hamilton.	Hamilton et Nord-Ouest.			99,733 00	491,000 00		
Comté d'Halton	do			75,791 00			
Village de Georgetown	do			11,289 00			
Comté de Peel	do			30,974 00			
do Simcoe	do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do			12,084 00			
Township de Innisfil	do			23,592 00			
Township de Woodhouse	do			20,740 00			
do Adjala	do			2,500 00			
do Essa	do			2,500 00			
do Tossoronto	do			10,000 00			
do Mulmur	do			5,000 00			
Village d'Alliston	do			8,000 00			
Cité d'Hamilton	do				100,000 00		100,000 00
Township de Notawassaga	do			20,385 00			
do Gwillimbury—Est	* Junction du Lac Simcoe.			45,000 00	675,598 00		100,000 00
do do Nord	do			20,000 00			
do Georgina	do			20,000 00			
do Whitchurch	do			15,000 00			
do London	London, Huron et Bruce.			15,000 00	100,000 00		
do Stephen	do			17,500 00			
do Osborne	do			25,000 00			
do Hay	do			15,000 00			

Godentch	do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do			25,000 00			
do Hallet	do			25,000 00			
do Tuckersmith	do			10,000 00			
do Turnberry	do			5,000 00			
do Morris	do			10,000 00			
do Stanley	do			10,000 00			
Village de Clinton	do			20,000 00			
do Exeter	do			10,000 00			
do Kincaidine et Wigan	do			9,000 00			
Cité de London	do			100,000 00	311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matche-	do			12,500 00			
dash.	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			21,370 85			
Township de Fay	do			2,000 00			
Village d'Omamee	do			12,500 00			
Township de Mars	do			4,000 00			
Ville de Peterborough	do				144,870 85		
do Napanee	Napanee, Tamworth et Québec.			30,000 00			
Village de Newburgh	do			7,500 00			
Township de Camden	do			30,000 00			
do Sheffield	do			15,000 00	82,500 00		
Cité de Toronto	Northern			100,000 00		190,000 00	380,000 00
Comté de Simcoe	do			30,000 00		200,000 00	
Ville de Barrie	do			12,500 00			
do Orillia	do						
Townships de Collingwood, Eu-	do			99,480 00			
phrasia et Saint-Vincent.	do						
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa			200,000 00		241,980 00	380,000 00
Ville de Prescott	do			100,000 00		30,000 00	90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles						
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue.			150,000 00			
Township de Scarborough	do			10,000 00			
do Markham	do			30,000 00			
do Uxbridge	do			50,000 00			
do Scott	do			10,000 00			
do Brock	do			50,000 00			
do Eldon	do			41,000 00			
A reporter				300,000 00	6,129,946 85		672,500 00

* Partie de la division de Toronto et Nipissingue.

N° 10—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ONTARIO—Suite.							
Township de Bexley.....	Report.....		300,000 00	344,000 00	6,129,946 85		672,500 00
do Somerville.....	Toronto et Nipissingue.....			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford.....	do.....			15,000 00			
Ville de Uxbridge.....	do.....			12,500 00			
				2,000 00			
Albion.....	Toronto, Grey et Bruce.....			40,000 00	388,500 00		
Caledon.....	do.....			45,000 00			
do.....	do.....			45,000 00			
do.....	do.....			30,000 00			
do.....	do.....			35,000 00			
do.....	do.....			15,000 00			
do.....	do.....			20,000 00			
Comité de Grey (Groupe).....	do.....			350,000 00			
Owen-Sound.....	do.....			300,000 00			
Minto.....	do.....			5,000 00			
do.....	do.....			15,000 00			
do.....	do.....			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter.....	do.....			5,000 00			
Teeswater.....	do.....			5,000 00			
Culross.....	do.....			38,000 00			
Turnberry.....	do.....			5,000 00			
Ville de Lindsay.....	Victoria.....			85,000 00	988,000 00		
Village de Fenelon-Falls.....	do.....			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville.....	do.....			22,000 00			
Comité de Haliburton.....	do.....			54,000 00	186,000 00		
Fergus.....	Wellington, Grey et Bruce.....			10,000 00			
Peel.....	do.....			40,000 00			
Elora.....	do.....			10,000 00			
Marjboro'.....	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.....			20,000 00			
Listowel.....	do.....			15,000 00			
Grey.....	do.....			35,000 00			
Elma.....	do.....			30,000 00			
Morris.....	do.....			18,000 00			
W. Waynash.....	do.....			10,000 00			
Ashfield.....	do.....			28,000 00			
Turnbury.....	do.....			5,000 00			
Kincardine.....	do.....			6,000 00	652,000 00		
Town de Whitty.....	Whitty, Port-Perry et Lindsay.....			70,000 00			
Township de Whitty.....	do.....			15,000 00			
do Reach.....	do.....			30,000 00			
do Scougog.....	do.....			2,000 00			
Comité de Victoria.....	do.....			85,000 00			
Village de Port-Perry.....	do.....			20,000 00			
Cie manufacturière.....	do.....			94 93	222,094 93		
				300,000 00	8,596,541 78		672,500 00
QUÉBEC.							
Paroisse de Sainte-Sophie.....	Great-Northern.....			4,000 00			
Village de New-Glasgow.....	do.....			2,000 00	6,000 00		225,000 00
Comté de Compton.....	International.....						
Saint-Pie.....	Lac Champlain et St-Laurent.....			20,000 00			
L'Ange-Gardien.....	do.....			10,000 00			
Saint-Paul.....	do.....			6,000 00			
Philipsburg.....	do.....			15,000 00			
Ascot.....	Vallée de la Massawippi.....				51,060 00		40,000 00
Hatley.....	do.....						25,000 00
Township de Melbourne et Bromp-	do.....						25,000 00
ton Gore.....	Missisquoi et Vallée de la R. Noire.....						20,000 00
Township de Ely.....	do.....						20,000 00
do Bolton.....	do.....						20,000 00
do Canton de Chambly.....	Montréal, Portland et Boston.....			15,000 00			
Chambly, Bassin de.....	do.....			10,000 00			
Comté de Pontiac.....	Pontiac et Jonction du Pacifique.....				25,000 00		
	do.....				100,000 00		
	A reporter.....				182,000 00		375,000 00

N° 10--Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par des municipalités, etc. ---Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Foni.	Total.	Suscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique.....	.....	.....	200,000 00	.....	.....	.....
Comité de Selkirk .....	.....	.....	.....	35,000 00	.....	.....	.....
Towaship de Saint-André .....	.....	.....	.....	35,000 00	.....	.....	.....
Ville de Morris .....	.....	.....	.....	100,000 00	.....	.....	.....
370,000 00							
Comté de Westbourne.....	Manitoba et Nord-Ouest.....	.....	.....	75,000 00	.....	.....	.....
Ville de Portage-la-Prairie .....	.....	.....	.....	50,000 00	.....	.....	.....
Ville de Minnedosa.....	.....	.....	.....	30,000 00	.....	.....	.....
155,000 00							
525,000 00							

RELEVÉ

DES ÉTATS FOURNIS PAR LES COMPAGNIES AUTORISÉES A FAIRE
DES OPERATIONS.

D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE

ET SUR LES RISQUES DE LA

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA

POUR L'ANNÉE 1885.

*(Par anticipation au rapport annuel du surintendant des assurances, et
SAUF CORRECTION.)*

BUREAU DU SURINTENDANT DES ASSURANCES,
OTTAWA, 9 mars 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un relevé des opérations d'assurances contre l'incendie et sur les risques de la navigation intérieure, pour l'année 1885.

Ce relevé est fait d'après les états certifiés fournis par les compagnies, mais doit être considéré comme susceptible d'être corrigé, lorsque j'aurai l'honneur de vous transmettre leurs états au complet, après une visite personnelle à leurs principaux sièges d'affaires.

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

W. FITZGERALD,
Surintendant des assurances.

L'hon. A. W. McLELAN,
Ministre des finances

RELEVÉ POUR L'ANNÉE 1885.

ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE AU CANADA.—COMPAGNIES CANADIENNES.

	Argent reçu pour primes.	Nombre de nouvelles polices, y compris les renouvellements.	Chiffre net des risques actuals.	Chiffre net des pertes encourus durant l'année.	Chiffre net des pertes payées.	Réclamations non réglées.	
						Non contestées.	Contestées.
British America.....	\$ 197,317	\$ 19,413,331	\$ 18,910,475	\$ 120,993	\$ 105,210	\$ 24,230	\$
Des Oitoyens.....	261,236	24,409,209	23,319,289	168,159	157,087	20,071	Aucune.
London Mutual, contre l'Incendie.....	124,324	16,489,032	43,104,988	71,287	78,556	3,843	4,000
Québec.....	77,029	6,169,770	7,751,430	33,726	38,360	3,266	4,203
Royale Canadienne.....	282,255	27,702,054	22,180,581	174,690	175,296	12,748	Aucune.
De l'Ouest.....	330,904	32,023,378	39,228,394	147,111	138,891	28,929	Aucune.
Total pour 1885.....	1,276,127	126,205,774	153,555,157	717,866	694,400	83,085	2,800
Total pour 1884.....	1,140,428	118,747,547	147,963,945	744,711	762,737	77,065	11,093
							6,303

COMPAGNIES BRITANNIQUES.

Caledonian.....	88,281	7,980,971	9,249,259	49,560	48,046	3,683	2,323
City of London.....	171,888	13,563,146	16,812,081	80,557	86,607	2,101	2,900
Commercial Union.....	304,442	25,276,758	27,878,153	195,654	186,827	18,366	6,547
Fire Insurance Association.....	126,497	12,467,551	14,200,507	88,717	88,437	10,213	1,624
Glasgow and London.....	161,630	15,600,268	14,801,320	98,014	103,043	2,371	Aucune.
Guardian.....	150,320	13,791,565	12,694,380	81,369	79,163	3,000	3,321
Imperial.....	185,177	17,472,895	19,123,050	81,933	80,291	2,571	13,346
Lancashire.....	208,454	19,694,023	22,573,110	123,069	115,642	1,636	5,000
Liverpool and London and Globe.....	207,212	23,026,595	22,573,110	110,921	110,677	21,941	1,190
London and Lancashire.....	88,374	8,726,741	10,693,812	60,683	64,993	201	1,000
London Assurance.....	60,932	8,415,264	7,980,031	48,924	46,119	Aucune.	2,805
National of Ireland.....	54,082	6,178,223	5,374,606	37,718	38,091	7,715	2,285
North British.....	301,557	36,843,755	41,178,675	147,632	155,895	3,691	8,184
Northern.....	181,260	15,624,008	17,996,138	100,516	105,279	3,691	1,923
Norwich Union.....	90,185	9,672,014	9,143,660	51,102	48,698	4,300	2,560
Phoenix de Londres.....	208,022	20,424,018	24,715,136	99,192	91,904	11,064	7,000

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Queen.....	222,647	20,761,146	22,227,312	123,346	123,232	2,227	3,000
Royal.....	498,738	52,193,924	105,598,684	300,055	295,008	19,380	7,067
Scottish Union and National.....	60,567	7,941,852	7,160,325	21,549	20,222	3,439	Aucune.
Total pour 1885.....	3,371,825	336,624,547	423,394,437	1,908,451	1,895,175	121,126	71,915
Total pour 1884.....	3,472,119	354,459,616	413,441,198	2,232,145	2,290,588	185,246	51,153

RÉCAPITULATION.

Zeina Fire.....	107,688	10,762,522	6,975,275	64,862	54,276	11,709	Aucune.
Agricultural, de Watertown.....	70,393	7,555,495	22,557,538	42,883	38,663	4,493	1,850
Hartford.....	131,177	11,256,931	11,910,922	75,570	68,868	11,420	Aucune.
Phoenix, de Brooklyn.....	68,923	7,948,168	5,386,340	28,218	25,116	4,467	Aucune.
Total pour 1885.....	368,180	37,623,116	46,830,075	211,533	186,923	33,089	1,850
Total pour 1884.....	367,581	40,777,215	44,097,846	184,406	191,998	13,920	Aucune.

6 Compagnies canadiennes.....	1,276,127	126,205,774	153,555,157	717,866	694,400	93,085	11,003
19 Compagnies britanniques.....	3,371,325	336,624,547	423,394,437	1,908,451	1,895,175	121,126	71,915
4 Compagnies américaines.....	368,180	37,623,116	46,830,075	211,533	186,923	32,089	1,850
Grand total pour 1885.....	5,016,132	500,453,437	623,779,669	2,837,850	2,778,498	246,200	84,763
Grand total pour 1884.....	4,860,128	513,933,378	605,507,789	3,161,262	3,245,323	226,230	57,456

ASSURANCE sur les risques de la navigation intérieure au Canada, en 1885.

	Chiffre net des primes reçues.	Chiffre brut des nouvelles polices et des renouvellements.	Chiffre net des risques actuels.	Chiffre net des pertes réglées.	Réclamations non réglées.		Chiffre net des pertes subies durant l'année.
					Non contestées.	Contestées.	
COMPAGNIES CANADIENNES.							
British America.....	\$ 15,012	\$ 3,257,724	Aucun.	\$ 5,423	\$	\$	5,423
Royale Canadienne.....	14,769	2,779,821	Aucun.	6,990	Aucune.	Aucune.	6,994
De l'Ouest.....	19,255	4,554,348	28,876	16,085	600	3,300	13,382
COMPAGNIES ANGLAISES.							
Commercial Union.....	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	3,300	25,499
COMPAGNIES AMÉRICAINES.							
Ætna.....	946	226,397	Aucun.	Aucun.	Aucune.	Aucune.	Aucun.
Phoenix, de Brooklyn.....	1,450	1,377,730	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460
	2,396	1,604,127	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460

RÉCAPITULATION.

Compagnies canadiennes.....	49,036	10,591,893	28,876	28,498	600	3,300	45,499
Compagnies anglaises.....	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	Aucune.	7,206
Compagnies américaines.....	2,396	1,604,127	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460
Total.....	61,431	14,933,184	40,948	36,616	600	3,300	33,165

RELEVÉ des opérations d'assurances contre l'incendie et les risques de la navigation maritime faites par les compagnies canadiennes faisant affaires en dehors du pays, et opérations d'assurances sur les risques de la navigation intérieure et de la navigation maritime, faites par des compagnies poursuivant l'un et l'autre de ces genres d'affaires, en 1885.
COMPAGNIE D'ASSURANCES BRITISH AMERICA, TORONTO.

Genre d'assurances.	Chiffre net des primes reçues en argent.	Chiffre brut des nouvelles polices et des renouvellements.	Chiffre net des risques actuels.	Chiffre net des pertes réglées.	Réclamations non réglées.		Chiffre net des pertes subies durant l'année.	Observations.
					Non contestées.	Contestées.		
Contre l'incendie.....	\$ 755,054	\$ 68,905,773	\$ 71,141,421	\$ 488,807	\$ 77,208	\$ 13,018	\$ 495,120	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	55,966	10,008,923	19,072	1,302	680	Aucune.	20,374	
Sur la navigation maritime.....	38,264	1,163,339	330,600	33,913	79,200	13,018	32,067	
	849,314	80,073,040	71,804,863	541,792			547,561	

COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE CANADIENNE, MONTRÉAL.

Contre l'incendie.....	282,255	27,702,054	22,180,581	175,296	12,746	Aucune.	174,590	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	14,769	2,779,821	Aucune.	6,990	600	Aucune.	6,994	
Sur la navigation maritime.....	133,630	6,190,370	929,076	101,435	7,577	667	94,009	
	430,654	36,672,245	23,109,657	286,741	20,923	667	275,293	

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST, TORONTO.

Contre l'incendie.....	1,086,982	99,728,402	103,130,850	708,281	74,572	8,103	701,763	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	127,652	23,318,818	1,149,921	76,600	14,492	3,300	72,708	
Sur la navigation maritime.....	126,144	7,613,270	512,392	95,917	1,723	Aucune.	79,324	
	1,340,778	130,660,490	103,793,156	880,828	90,788	11,400	853,793	

COMPAGNIE D'ASSURANCE "PHENIX," DE BROOKLYN, E.-U.

Assurances contre l'incendie.....	55,922	7,948,168	5,385,310	25,116	4,467	Aucune.	28,218	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	1,450	1,377,730	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460	
do maritime.....	26,106	2,682,524	Aucun.	21,857	Aucune.	Aucune.	21,857	
	86,478	12,008,422	5,398,412	47,885	4,467	Aucune.	50,535	

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE "ÆTNA."

Assurances contre l'incendie.....	107,688	10,762,522	6,975,275	54,276	11,709	Aucune.	64,862	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	946	226,397	Aucun.	Aucun.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	
	108,634	10,988,919	6,975,275	54,276	11,709	Aucune.	64,862	

COMPAGNIE D'ASSURANCE "COMMERCIAL UNION."

Assurances contre l'incendie.....	304,442	25,276,758	27,878,153	186,827	18,356	6,547	195,654	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	Aucune.	7,206	
do maritime.....	21,053	3,853,102	67,592	10,193	Aucune.	Aucune.	10,493	
	335,494	31,867,024	27,945,745	204,526	18,356	6,547	213,353	

CIÉ D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE, DE QUÉBEC.

Assurances contre l'incendie.....	78,241	6,272,620	7,838,432	39,360	3,266	Aucune.	35,726	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.

TABLEAU I.—Indiquant le TOTAL DE L'ACTIF, et sa nature, des compagnies canadiennes
COMPAGNIES

Compagnies.	Commencement des opérations.	Biens-fonds.	Emprunts sur biens-fonds.	Bons, effets et débetures.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
British America.....	1833.....	90,000 00	1,350 00	859,903 15
Des Citoyens.....	1er janvier 1865.....	88,063 35	Aucun.	100,650 00
London Mutual contre l'incend.	1859.....	Aucun.	1,041 55	34,747 80
Québec.....	1818.....	32,000 00	Aucun.	79,900 00
Royale Canadienne.....	13 août 1873.....	Aucun.	28,000 00	392,585 49
De l'Ouest.....	Août, 1851.....	70,000 00	7,450 00	630,271 36

faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.
CANADIENNES—ACTIF—1885.

Prêts sur garanties collatérales.	Soldes des agences et effets à recevoir.	Argent en caisse et en banque, ou déposé au gouvernement.	Intérêt dû et acquis.	Actif supplémentaire.	Total de l'actif.	Nature des assurances.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Aucun.	76,037 96	88,389 26	1,077 92	16,855 40	1,133,613 69	Cont. l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Aucun.	27,423 24	17,141 95	3,358 79	31,984 13	268,621 46	Contre l'incendie et accidents.
Aucun.	*300,445 52	63,963 09	163 50	763 66	401,125 12	Contre l'incendie.
Aucun.	2,640 13	57,539 50	891 77	805 18	173,776 58	do do
19,138 07	45,188 16	201,475 66	Aucun.	21,940 70	708,328 08	Cont. l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Aucun.	163,228 84	273,809 18	2,263 21	54,399 60	1,201,422 19	do do

* Y compris les billets de prime, \$288,341.73.

TABLEAU II.—Indiquant l'actif au Canada des compagnies britanniques et américaines

COMPAGNIES BRITANNIQUES—

Compagnies.	Commencement des opérations au Canada.	Biens-fonds.	Prêts sur biens-fonds.	Effets, bons et débetures.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Caledonian.....	Février 1833.....	Aucun.	Aucun.	91,529 82
City of London.....	1er septembre 1881.....	Aucun.	Aucun.	102,200 00
Commercial Union.....	11 septembre 1863.....	Aucun.	Aucun.	176,044 36
Fire Insurance Association.....	Décembre 1880.....	Aucun.	Aucun.	100,000 00
Glasgow and London.....	1er janvier 1884.....	Aucun.	Aucun.	119,466 64
Guardian.....	1er mai 1869.....	Aucun.	Aucun.	102,565 00
Imperial.....	1864.....	Aucun.	Aucun.	103,260 93
Lancashire.....	Juillet 1861.....	Aucun.	3,000 00	50,369 99
Liverpool and London and Globe.....	4 juin 1851.....	96,846 45	415,050 00	161,261 67
London and Lancashire.....	1er avril 1880.....	Aucun.	Aucun.	101,859 33
London Assurance.....	1er mars 1862.....	Aucun.	Aucun.	178,690 00
National of Ireland.....	2 avril 1883.....	Aucun.	Aucun.	100,161 00
North British.....	1862.....	73,240 00	77,000 00	498,393 07
Northern.....	1867.....	Aucun.	Aucun.	100,253 33
Norwich Union.....	1er avril 1880.....	Aucun.	Aucun.	109,000 00
Phoenix, de Londres.....	1804.....	Aucun.	Aucun.	140,192 28
Queen.....	5 juillet 1859.....	2,060 00	Aucun.	185,398 00
Royal.....	1851.....	120,000 00	Aucun.	689,533 34
Scottish Union and National.....	Février 1882.....	Aucun.	Aucun.	122,673 00

COMPAGNIES

Etna, contre l'incendie.....	1821.....	Aucun.	Aucun.	114,352 50
Agricultural of Watertown.....	Octobre 1878.....	Aucun.	Aucun.	123,250 00
Hartford.....	1836.....	Aucun.	Aucun.	107,733 00
Phenix, de Brooklyn.....	1er mai 1874.....	Aucun.	Aucun.	123,000 00

faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.

ACTIF AU CANADA—1885.

Prêts sur garantie collatérale.	Soldes des agents et effets à recevoir.	Argent en caisse et en banques, ou déposé au gouvernement.	Intérêt dû et acquis.	Actif supplémentaire.	Total de l'actif au Canada.	Nature des assurances.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Aucun.	4,348 14	25,636 58	Aucun.	3,500 00	125,014 54	Contre l'incendie.
Aucun.	7,021 91	7,349 61	Aucun.	5,311 29	121,882 81	do
Aucun.	14,515 36	7,618 83	Aucun.	3,512 50	201,691 05	Contre l'inc. et sur la nav. int. et mar.
Aucun.	9,964 87	5,526 01	Aucun.	2,500 00	117,980 88	Contre l'incendie.
Aucun.	26,249 83	26,418 00	Aucun.	4,952 13	177,086 60	do
Aucun.	6,056 03	1,273 43	Aucun.	Aucun.	109,894 46	do
Aucun.	Aucun.	23,819 75	Aucun.	Aucun.	127,080 68	do
Aucun.	18,085 10	105,439 84	1,082 32	750 00	178,727 25	do
1,842 45	4,002 38	50,641 00	7,075 52	2,500 00	739,219 47	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	2,065 18	6,425 19	Aucun.	800 00	111,149 70	Contre l'incendie.
Aucun.	Aucun.	None.	Aucun.	Aucun.	178,690 00	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	4,627 00	891 57	Aucun.	5,000 00	110,679 57	Contre l'incendie.
146,000 00	30,592 60	30,710 65	6,618 83	2,500 00	865,055 15	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	4,557 51	7,935 68	Aucun.	3,500 00	116,246 52	Contre l'incendie.
Aucun.	4,710 47	37,392 94	Aucun.	Aucun.	151,103 41	do
Aucun.	Aucun.	13,471 20	1,242 43	Aucun.	154,905 89	do
5,279 56	6,948 78	11,950 65	234 84	4,150 00	216,021 83	Contre l'incendie et sur la vie.
22,238 37	33,109 87	6,533 95	Aucun.	7,363 92	878,779 45	do
Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	122,673 00	Contre l'incendie.

AMÉRICAINES.

Aucun.	10,216 58	13,386 00	Aucun.	Aucun.	137,955 08	Contre l'inc. et sur la nav. int. et mar.
Aucun.	14,887 84	Aucun.	Aucun.	Aucun.	138,137 84	Contre l'incendie.
Aucun.	4,100 77	Aucun.	Aucun.	Aucun.	111,833 77	do
Aucun.	12,231 47	Aucun.	Aucun.	Aucun.	135,231 47	Contre l'inc. et sur la nav. int. et mar.

TABLEAU III.—Indiquant le total du passif des compagnies canadiennes faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.

COMPAGNIES CANADIENNES—PASSIF, 1885.

Compagnies.	Prestes non- reçues (L. et N. I. et M.)	Réserve des primes non-réalisées. (L. et N. I. et M.) et passif d'autres départements.	Divers.	Total des obligations, non compris le capital.	Excédant de l'actif sur le passif, à l'exclusion du capital. — d Diminution.	Capital social de l'actif sur le passif et le capital social.	Surplus. (s'il y en a) de l'actif sur le passif et le capital social.	Nature des opérations.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
British America	92,217 29	511,062 86	24,932 89	628,213 04	e 508,400 65	500,000 00	5,400 65	Contre l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Des Citoyens.....	24,471 33	148,351 14	46,578 42	219,400 89	e 49,220 57	77,014 00	.....	Contre l'inc. et les accid.
London Mutual, c. l'inc....	8,145 44	291,162 74	Aucun.	299,308 18	e 101,816 94	Aucun.	101,816 94	do
Québec.....	3,266 34	56,940 00	827 75	61,034 09	e 112,742 49	99,040 00	13,702 49	do
Royale Canadienne.....	21,589 67	199,780 63	Aucun.	221,370 30	e 486,957 78	400,000 00	86,957 78	do et sur la nav. int. et mar.
De l'Ouest.....	102,187 29	630,981 65	661 73	793,780 66	e 407,641 53	400,000 00	7,641 53	do do

TABLEAU IV.—Indiquant le passif au Canada des compagnies britanniques et américaines faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur les risques de la navigation intérieure au Canada, pour l'année 1885.

COMPAGNIES BRITANNIQUES—PASSIF AU CANADA.

	Pertes non réglées (incendie, navigation intérieure et maritime).		Réserve des primes non acquises (incendie, navigation intérieure et maritime).		Passif dans le département de la vie.		Divers.		Total du passif au Canada.		Excédant de l'actif sur le passif.— Diminution.		Nature des opérations.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Caledonian	6,005	97	55,354	83	.....	.....	6,088	69	67,449	49	57,565	05	Contre l'incendie.
City of London	4,900	50	126,516	02	.....	.....	489	90	131,903	42	10,023	61	do
Commercial Union	24,903	51	181,763	41	.....	.....	Aucun.	.....	206,666	92	4,975	87	C. l'inc., nav. int. et mar.
Fire Insurance Association	11,836	74	95,394	46	.....	.....	Aucun.	.....	107,831	20	10,159	68	do
Glasgow and London	2,371	00	89,693	00	.....	.....	8,017	06	100,081	06	77,005	54	do
Guardian	6,321	29	88,847	79	.....	.....	Aucun.	.....	95,169	08	14,725	38	do
Imperial	15,916	52	110,761	42	.....	.....	Aucun.	.....	126,677	94	402	74	do
Lancashire	25,941	33	134,386	04	.....	.....	150	00	161,377	37	17,249	88	do
Liverpool and London and Globe	2,825	14	167,936	78	.....	65,406	02	1,200	237,368	94	501,850	53	Contre l'inc. et sur la vie.
London and Lancashire	1,200	93	55,207	74	.....	.....	Aucun.	.....	56,408	67	54,741	03	Contre l'incendie.
National Assurance	2,805	00	41,732	49	.....	5,873	79	Aucun.	50,411	28	138,278	72	Contre l'inc. et sur la vie.
National, d'Irlande	6,000	00	28,168	39	.....	.....	Aucun.	.....	34,168	39	76,511	18	Contre l'incendie.
North British	16,420	64	175,380	86	.....	275,000	00	.....	465,801	50	399,283	65	Contre l'inc. et sur la vie.
Northern	5,614	74	106,677	61	.....	.....	.....	5,317	117,609	61	1,363	69	Contre l'inc. et sur la vie.
Norwich Union	6,800	00	50,437	94	.....	.....	Aucun.	.....	57,227	94	93,875	47	do
Phoenix, de Londres	18,063	72	140,776	34	.....	.....	Aucun.	.....	158,840	66	3,934	17	do
Queen	6,226	90	133,340	29	.....	90,000	00	284	223,452	00	13,430	17	Contre l'inc. et sur la vie.
Royal	26,447	07	478,380	31	.....	291,857	00	Aucun.	799,684	38	79,095	07	do
Scottish Union and National	3,439	27	31,699	45	.....	.....	Aucun.	.....	35,438	72	87,231	28	Contre l'incendie.

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Ætna, contre l'incendie	11,709	11	37,165	25	.....	Aucun.	Aucun.	43,874	36	89,080	72	C. l'inc. et navig. intér.
Agricultural, de Watertown	6,343	25	108,956	23	.....	.....	Aucun.	115,299	48	22,838	36	Contre l'incendie.
Hartford	11,419	70	77,392	89	.....	.....	Aucun.	88,812	59	23,021	18	do
Phoenix, de Brooklyn	4,467	47	31,148	18	.....	.....	Aucun.	35,615	65	99,615	82	C. l'inc. et navig. intér.

TABLEAU V.—Indiquant le REVENU et les EMPLOIS d'argent, des compagnies de navigation intérieure ; le revenu et les emplois d'argent, au Canada, COMPAGNIES CANADIENNES—REVENU (EN ARGENT.)

Compagnies.	Argent reçu pour primes.	Intérêt et dividendes sur effets, etc.	Divers.	Total du revenu en argent.	Versements sur le capital social, non compris dans le revenu.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
British America.....	849,314 14	33,653 89	7,108 75	890,076 78	Aucun.
Des Citoyens.....	264,297 74	5,734 92	9,021 84	279,054 50	1,087 50
London Mutual, contre l'inc..	124,324 13	3,632 79	1,895 70	129,852 62	Aucun.
Québec.....	78,240 72	5,113 57	2,067 45	85,421 74	Aucun.
Royale Canadienne.....	430,654 29	23,028 38	8 25	453,690 92	29,217 00
De l'Ouest.....	1,340,778 09	36,371 81	Aucun.	1,377,149 90	Aucun.

COMPAGNIES

Caledonian.....	88,280 50	4,430 11	Aucun.	92,710 61	.....
City of London.....	171,887 78	4,200 00	Aucun.	176,087 78	.....
Commercial Union.....	335,494 03	7,073 09	Aucun.	342,567 12	.....
Fire Insurance Association....	126,496 95	4,216 92	Aucun.	130,713 87	.....
Glasgow and London.....	161,629 56	4,213 68	Aucun.	165,843 24	.....
Guardian.....	150,319 58	4,498 70	Aucun.	154,818 28	.....
Imperial.....	185,177 23	4,107 20	Aucun.	189,284 43	.....
Lancashire.....	208,453 76	8,918 54	6 53	217,378 83	.....
Liverpool & London & Globe..	207,211 83	36,252 56	5,060 00	248,524 39	.....
London and Lancashire.....	89,973 61	4,049 42	Aucun.	94,023 03	.....
London Assurance.....	60,931 76	6,680 00	Aucun.	67,611 76	.....
National, d'Irlande.....	54,081 64	4,006 44	Aucun.	58,088 08	.....
North British.....	301,557 22	34,868 72	4,995 00	341,410 94	.....
Northern.....	181,260 46	425 83	Aucun.	181,686 29	.....
Norwich Union.....	90,185 24	5,253 82	Aucun.	95,439 06	.....
Phoenix, de Londres.....	208,021 84	6,020 01	Aucun.	214,041 85	.....
Queen.....	222,646 91	2,690 43	Aucun.	225,337 34	.....
Royal.....	498,738 45	23,903 09	6,767 77	529,409 31	.....
Scottish Union and National..	60,507 26	6,167 20	Aucun.	66,674 46	.....

COMPAGNIES

Actna, contre l'incendie.....	106,634 07	4,555 00	Aucun.	113,189 07	.....
Agricultural, de Watertown..	70,393 44	Aucun.	Aucun.	70,393 44	.....
Hartford.....	131,176 67	1,995 00	Aucun.	133,171 67	.....
Phenix, de Brooklyn.....	86,478 52	Aucun.	Aucun.	86,478 52	.....

canadiennes faisant au Canada des opérations d'assurances contre l'incendie ou sur la des compagnies britanniques et américaines faisant les mêmes opérations. ET EMPLOIS D'ARGENT, 1885.

EMPLOIS D'ARGENT.

Payé pour pertes.	Dépenses générales.	Dividendes ou bonis aux actionnaires	Total des emplois d'argent.	Excédant des primes sur les pertes payées. — d Diminution.	Excédant du revenu sur les emplois d'argent. — d Diminution.	Nature des opérations.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
541,792 54	260,414 35	34,811 00	837,017 89	e 307,521 60	e 53,058 89	Navigation intérieure et marit. Contre l'incend. do do
157,037 24	84,193 92	6,097 73	247,378 89	e 107,210 50	e 31,675 61	Cont. l'inc. do
78,556 18	40,019 62	.....	118,575 80	e 45,767 95	e 11,276 82	do
39,360 04	18,538 38	9,752 00	67,650 42	e 38,880 68	e 17,771 32	Cont. l'inc. nv. intér. et marit. do
286,741 46	108,210 41	17,236 00	412,187 87	e 143,912 83	e 41,503 05	do
880,828 21	408,079 33	32,000 00	1,320,907 54	e 459,949 88	e 56,242 36	

BRITANNIQUES.

49,045 99	19,513 32	.....	67,559 31	e 40,234 51	e 25,151 30	Contre l'incend. do
86,606 82	41,545 39	.....	128,152 21	e 85,289 96	e 47,935 57	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit. do
204,526 06	68,390 95	.....	272,917 01	e 130,967 97	e 69,650 11	Contre l'incend. do
88,436 89	33,525 30	.....	121,962 19	e 38,060 06	e 8,751 68	Contre l'incend. do
104,042 51	45,016 39	.....	149,058 90	e 57,587 05	e 16,784 34	do
79,162 71	36,467 65	.....	115,630 36	e 71,156 87	e 39,187 92	do
80,291 66	45,258 49	.....	125,550 15	e 104,885 57	e 63,734 28	do
115,642 06	46,977 15	.....	162,619 21	e 92,811 70	e 54,769 62	do
110,677 41	47,962 30	.....	158,639 71	e 96,534 42	e 89,884 68	C. l'inc. et s. la v. Contre l'incend. do
84,592 50	22,085 97	.....	87,078 47	e 24,981 11	e 6,944 56	C. l'inc. et s. la v. Contre l'incend. do
46,118 56	16,242 93	.....	62,361 49	e 14,813 20	e 5,260 27	C. l'inc. et s. la v. Contre l'incend. do
38,094 47	16,528 97	.....	54,623 44	e 15,987 17	e 3,464 64	C. l'inc. et s. la v. Contre l'incend. do
155,894 73	78,150 38	.....	234,045 11	e 145,662 49	e 107,365 83	C. l'inc. et s. la v. Contre l'incend. do
105,279 15	37,133 04	.....	142,412 19	e 75,981 31	e 39,274 10	do
85,695 15	23,281 68	.....	71,978 83	e 41,490 09	e 23,462 23	do
91,903 88	51,292 78	.....	143,196 66	e 116,117 96	e 70,845 19	do
129,231 96	47,764 10	.....	176,996 06	e 93,414 95	e 48,341 28	C. l'inc. et s. la v. do
295,008 01	123,558 16	.....	418,566 17	e 203,730 44	e 110,843 14	Contre l'incend. do
20,221 80	11,865 08	.....	32,086 88	e 40,285 46	e 34,587 58	

AMÉRICAINES.

54,275 91	19,884 13	.....	74,160 04	e 54,353 16	e 39,029 03	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit. Contre l'incend. do
38,662 86	25,900 11	.....	64,562 97	e 31,730 58	e 5,830 47	do
68,868 49	22,126 45	.....	90,994 94	e 62,308 18	e 42,176 73	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit. do
47,886 01	18,294 96	.....	66,180 97	e 38,592 51	e 20,297 55	

Relevé de la compagnie d'assurances des Citoyens du Canada.—Département de l'incendie et des accidents, pour l'année expirée le 31 décembre 1885.

REVENU, EN ARGENT.		EMPLOIS D'ARGENT.									
Nature des assurances.	Argent reçu pour primes.	Intérêt et dividendes sur effets, etc.	Divers.	Revenu total en argent.	Reçu à compte du capital social, non compris dans le revenu.	Pertes payées.	Dépenses générales.	Dividendes ou bonis aux actionnaires.	Total des emplois d'argent.	Excédant des primes sur les pertes.	Excédant des recettes sur les dépenses.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Cont. l'inc..	264,297 74	5,734 92	9,021 84	279,054 50	1,087 50	157,087 24	84,193 92	6,097 73	247,378 89	e 107,210 50	e 31,675 61
Accidents...	20,821 49	Aucun.	137 64	20,959 13	.....	5,772 68	11,290 91	.....	17,063 59	e 15,948 81	e 3,895 54
	285,119 23	5,734 92	9,159 48	300,013 63	1,087 50	162,859 92	95,484 83	6,097 73	264,442 48	e 122,259 31	e 35,571 15

10

RELEVÉ
DES
ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA
POUR 1885.

RELEVÉ
DES
ASSURANCES CONTRE LES ACCIDENTS ET DE GARANTIE
POUR 1885.

(SAUF CORRECTION.)

† RELEVÉ DES ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA, POUR L'ANNÉE 1885.

Compagnies canadiennes.	† Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	† Chiffre net en vigueur à la date du rapport.	Nombre de polices échues.	† Chiffre net des polices échues.	† Réclamations payées.	Réclamations non réglées.		Date du rapport.
									Non contes-tées.	Contes-tées.	
Canada.....	\$ 959,343	1,891	\$ 3,953,950	18,483	\$ 34,351,765	167	\$ 314,160	266,655	94,036	Aucune.	30 avril 1885.
Citoyens.....	53,158	350	541,850	1,237	1,792,693	22	37,712	27,653	7,900	Aucune.	31 déc. 1885.
Confédération.....	375,315	1,183	1,970,335	8,426	12,871,312	65	83,625	84,816	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.
Dominion Safety Fund.....	32,190	437	437,000	2,217	2,217,000	31	31,600	31,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Fédéral.....	44,468	367	2,369,500	1,062	2,574,454	15	19,000	18,704	6,298	Aucune.	31 déc. 1885.
Life Association of Canada.....	19,843	7	8,000	311	373,650	15	4,283	26,450	6,298	Aucune.	31 déc. 1885.
London Life.....	27,989	349	403,700	1,192	1,154,527	16	35,469	32,480	3,000	Aucune.	31 déc. 1885.
North American.....	237,665	883	1,937,700	2,272	4,194,235	16	1,451	32,480	3,000	Aucune.	31 déc. 1885.
Ontario Mutual.....	139,022	Aucune.	Aucune.	360	60,567	7	1,451	1,451	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Ontario Mutual.....	237,665	1,212	1,673,950	6,381	8,143,362	51	84,086	77,636	11,250	Aucune.	31 déc. 1885.
Soleil.....	202,893	1,203	1,706,910	4,642	6,887,566	30	60,569	63,693	2,238	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1885.....	2,091,985	8,382	14,942,695	46,593	74,591,131	411	688,744	635,027	94,036	Aucune.	30 avril 1885.
Totaux pour 1884.....	1,869,100	7,526	12,826,265	42,002	66,519,968	312	461,470	469,293	7,900	Aucune.	31 déc. 1885.
Augment., a—Diminut., d.	a 222,886	a 856	a 2,016,430	a 4,591	a 8,071,173	a 99	a 227,274	a 170,734	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.
Compagnies britanniques.											
British Empire.....	99,110	663	1,563,550	1,345	2,896,390	5	33,000	33,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Briton Life.....	2,445	Aucune.	Aucune.	329	87,039	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
*Briton Medical.....	21,464	Aucune.	Aucune.	46	705,159	13	33,672	13,487	20,274	Aucune.	31 déc. 1885.
Commercial Union.....	20,725	19	35,193	300	701,527	4	9,631	6,520	6,520	Aucune.	31 déc. 1885.
*Edinburgh.....	14,996	Aucune.	Aucune.	182	439,045	4	8,003	4,867	6,570	Aucune.	31 mars 1885.
*Life Association of Scotland.....	69,064	Aucune.	Aucune.	1,379	2,594,430	31	92,600	78,866	55,723	Aucune.	5 avril 1885.
Liverpool and London and Globe.....	10,660	9	21,927	188	264,768	5	4,120	3,448	2,999	Aucune.	31 déc. 1885.
London and Lancashire.....	143,244	564	1,152,500	2,742	4,533,563	19	31,816	31,955	3,881	Aucune.	31 déc. 1885.
London Assurance.....	22,514	13	33,021	7	27,121	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
North British.....	9,014	2	6,000	313	841,340	13	48,281	19,690	30,020	Aucune.	31 déc. 1885.
Queen.....	12,845	Aucune.	Aucune.	194	337,278	11	32,552	28,281	5,062	Aucune.	30 nov. 1885.
*Royal.....	22,824	Aucune.	Aucune.	281	266,939	5	8,000	8,160	1,991	Aucune.	31 jan. 1885.
*Scottish Amicable.....	8,681	Aucune.	Aucune.	167	906,910	7	15,368	15,368	1,883	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1885.....	4,794	9	21,927	188	264,768	5	4,120	3,448	2,999	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1884.....	22,827	564	1,152,500	2,742	4,533,563	19	31,816	31,955	3,881	Aucune.	31 déc. 1885.
Augmentation, a—Diminution, d.	a 59,753	a 189	a 902,085	a 740	a 1,603,675	a 19	a 107,699	a 62,693	1,883	Aucune.	31 déc. 1885.
Compagnies américaines.											
*Mina.....	632,445	1,177	2,056,764	12,107	15,851,635	218	301,783	292,069	43,511	Aucune.	31 déc. 1885.
*Connecticut.....	90,020	Aucune.	Aucune.	1,687	3,190,537	44	85,904	85,904	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Equitable.....	380,226	998	2,092,784	4,464	10,918,278	50	113,395	106,895	8,000	Aucune.	31 déc. 1885.
Métropolitaine { générales.....	8,378	1,476	118	164	289,800	2	8,000	23,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Métropolitaine { industrielles.....	25,828	299	166,005	1,365	159,132	7	760	760	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
*National.....	6,914	Aucune.	552,390	422	1,092,669	6	30,679	30,679	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
New York.....	239,822	848	2,081,085	317	320,988	2	1,852	2,000	1,352	Aucune.	31 déc. 1885.
*North Western.....	21,501	Aucune.	Aucune.	2,521	6,621,919	38	93,911	103,033	5,000	Aucune.	31 déc. 1885.
*Phoenix of Hartford.....	48,261	Aucune.	Aucune.	526	714,887	6	9,068	9,068	1,000	Aucune.	31 déc. 1885.
Travelers'.....	139,361	328	571,750	1,467	1,704,249	44	59,821	70,663	3,500	Aucune.	31 déc. 1885.
Union Mutual.....	117,770	490	734,650	2,720	4,037,540	37	59,800	59,800	2,560	Aucune.	31 déc. 1885.
Etats-Unis.....	12,486	36	76,800	204	4,171,584	40	56,523	48,970	6,122	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1885.....	1,723,032	5,617	8,332,616	30,762	49,440,735	2	824,181	841,431	84,431	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1884.....	1,516,991	3,459	7,323,737	21,138	41,616,596	406	639,766	637,008	7,900	Aucune.	31 déc. 1885.
Augmentation, a—Diminution, d.	a 204,021	a 2,188	a 1,008,909	a 3,624	a 8,824,139	a 91	a 184,416	a 204,423	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.

RÉCAPITULATION.

10 Compagnies canadiennes.....	2,091,985	8,382	14,942,695	46,593	74,591,131	411	688,744	635,027	94,036	Aucune.	30 avril 1885.
18 Compagnies britanniques.....	803,980	1,891	4,069,995	13,070	29,920,847	195	532,934	479,483	7,900	Aucune.	31 déc. 1885.
11 Compagnies américaines.....	1,793,012	5,647	8,332,646	30,762	49,440,735	497	824,181	841,431	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.
Grands totaux pour 1885.....	4,618,978	15,920	27,345,336	90,425	149,953,713	1,103	2,045,859	1,955,941	21,385	Aucune.	31 déc. 1885.
Grands totaux pour 1884.....	4,122,318	12,687	23,417,912	81,470	136,463,726	894	1,526,471	1,518,091	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.
Augmentation, a—Diminution, d.	a 496,660	a 3,233	a 3,927,424	a 8,955	a 14,489,987	a 209	a 519,388	a 437,850	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.

* Ces compagnies ont cessé de faire des nouvelles opérations en Canada.

† Ces montants sont nets, les réassurances ayant été déduites.

‡ Ces chiffres ne se rapportent qu'aux polices canadiennes. Quant aux opérations faites à l'étranger par la compagnie d'assurance sur la vie du Canada, et la compagnie des Soleils, et le Dominion Safety Fund, voir page 6.

Augmentation ou diminution des items d'assurance sur la vie au Canada, parmi les compagnies en opération, pour 1885, comparées avec 1884.

COMPAGNIES CANADIENNES.

Augmentation (a)—Diminution (d).	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre des polices en vigueur.	Nombre de polices échus.	Chiffre des polices échues.	Réclamations payées.
	\$		\$		\$		\$	\$
Canada.....	a 92,636	0	d 206,750	a 1,254	a 2,681,029	a 35	a 70,938	a 9,478
Des Citoyens.....	a 4,930	115	a 132,850	a 178	a 172,417	a 7	a 22,293	a 10,967
Confédération.....	a 25,277	d 209	d 274,980	a 285	a 655,036	a 2	a 19,098	a 23,049
Dominion Safety Fund.....	a 818	a 132	a 132,000	a 234	a 234,000	a 23	a 23,000	a 23,000
Fédéral.....	a 23,554	a 536	a 1,762,250	a 452	a 1,701,809	a 2	a 12,000	a 12,000
Life Association.....	d 21,642	85	d 114,300	a 644	d 710,305	d 5	d 7,101	a 14,220
North American { générales.....	a 21,259	9	a 106,400	a 457	a 818,250	a 13	a 28,495	a 25,195
{ industrielles.....	a 13,715	d 328	d 405,750	a 47	d 7,977	d 4	d 246	a 25,195
Ontario Mutual.....	a 54,350	a 335	a 491,610	a 295	a 426,461	a 15	a 42,332	a 36,982
Sud.....	a 194,897	a 507	a 1,612,730	a 3,389	a 1,045,926	a 1	a 12,282	a 9,769
Augment. ou diminution totale, Cies canadiennes.....								
	a 194,897	a 507	a 1,612,730	a 3,389	a 6,916,646	a 89	a 222,991	a 166,454

COMPAGNIES BRITANNIQUES.

British Empire.....	a 30,037	a 88	a 483,250	a 347	a 841,777	a 4	a 33,008	a 31,000
Briton Life.....	a 108	0	0	a 1	d 2,000	a 1	d 1,000	d 11,000
Commercial Union.....	a 1,107	a 13	a 24,486	a 6	a 8,563	d 5	d 15,968	d 17,911
Liverpool and London and Globe.....	a 2,069	a 8	a 9,881	0	d 7,772	a 1	a 320	a 1,948
London and Lancashire.....	a 16,791	a 32	a 297,750	a 237	a 569,611	a 6	a 5,361	d 9,262
North British.....	d 1,607	0	0	0	0	0	0	0
Queen.....	d 1,531	a 3	d 15,679	d 9	d 54,280	a 6	a 24,147	a 4,984
Royal.....	d 1,242	a 1	a 3,000	d 4	d 28,494	a 9	a 30,721	a 27,281
Standard.....	a 20,946	d 3	d 10,700	10	a 11,712	0	d 3,088	a 3,885
Star.....	a 1,773	d 7	a 101,580	a 307	a 547,262	d 7	a 28,378	a 61,588
Augment. ou diminution totale, Cies britanniques.....	a 68,461	a 169	a 902,066	a 873	a 1,908,861	a 18	a 101,599	a 3,480

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Zena.....	a 53,685	a 112	a 405,647	a 620	a 968,316	a 30	a 84,081	a 86,066
Equitable.....	a 36,999	a 148	d 77,111	a 629	a 1,392,096	a 16	a 38,947	a 32,447
Metropolitaine { générales.....	d 1,237	1	a 118	d 27	d 53,882	d 1	d 17,000	d 1,000
{ industrielles.....	a 25,828	a 1,470	a 166,605	a 1,368	a 1,507,732	a 7	a 769	a 760
New York.....	a 90,394	a 299	a 552,390	a 422	a 1,022,669	a 6	a 30,679	a 30,679
Travelers.....	a 10,593	a 254	a 228,830	a 646	a 1,672,244	a 18	a 35,091	a 54,495
Union Mutual.....	d 97	a 59	d 129,250	a 109	a 76,089	a 6	a 5,614	a 12,496
Etat-Union.....	d 1,235	d 106	d 13,275	a 134	a 142,960	a 3	a 14,968	a 3,767
Total, augment. ou dimin., Cies américaines.....	a 216,936	a 2,185	a 1,089,909	a 3,841	a 5,213,544	a 86	a 190,680	a 217,273

RÉCAPITULATION.

Compagnies canadiennes.....	a 194,897	a 507	a 1,612,730	a 3,389	a 6,916,646	a 89	a 222,991	a 166,454
Compagnies britanniques.....	a 68,461	a 169	a 902,066	a 873	a 1,908,861	a 18	a 101,599	a 86,213
Compagnies américaines.....	a 216,936	a 2,188	a 1,068,909	a 3,841	a 5,213,544	a 86	a 190,680	a 217,273
Total, augmentation ou diminution.....	a 480,284	a 2,884	a 3,523,724	a 8,113	a 14,039,051	a 193	a 515,280	a 471,940

9 Compagnies canadiennes.....

11 Compagnies britanniques.....

28 Compagnies américaines.....

RELEVÉ des opérations des assurances sur la vie par des compagnies canadiennes qui font affaires en dehors de la Confédération, pour 1885.

COMPAGNIES D'ASSURANCES SUR LA VIE DU CANADA.

	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre net des polices en vigueur.	Nombre de polices échues.	Chiffre net des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées.		Date du rapport.
								Non contestées.	Contestées.	
An Canada.....	\$ 959,343	1,891	18,483	\$ 31,351,765	167	\$ 314,100	\$ 286,655	\$ 94,036	\$	} 30 avril 1885.
Dans d'autres pays.....	12,060	34	230	417,525	1	1,025	1,025	Aucune.	Aucune.	
Total	971,403	1,925	18,713	34,769,290	168	315,125	287,680	94,036	Aucune.	

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "LE SOLEIL."

An Canada.....	202,893	1,203	4,642	6,857,666	30	60,569	63,693	2,238	Aucune.	} 31 décembre 1885.
Dans d'autres pays.....	51,332	83	502	1,039,404	8	20,106	14,101	6,498	Aucune.	
Total	254,225	1,286	5,144	7,896,370	38	80,675	77,794	8,736	Aucune.	

THE DOMINION SAFETY FUND LIFE ASSOCIATION.

An Canada.....	32,190	437	2,217	2,217,000	31	31,000	31,000	Aucune.	Aucune.	} 31 décembre 1885.
Dans d'autres pays.....	1,039	36	91	91,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	
Total	33,229	473	2,308	2,308,000	31	31,000	31,000	Aucune.	Aucune.	

AUGMENTATION ou diminution des items d'assurances sur la vie au Canada, parmi les compagnies en opération, pour 1885, comparées avec 1884.

COMPAGNIES D'ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA.

Augmentation (a)—Diminution (d).	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffres des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre des polices en vigueur.	Nombre de polices échues.	Chiffres des polices échues.	Réclamations payées.
	\$		\$		\$		\$	\$
An Canada.....	a 92,638	.....	d 206,750	a 1,254	a 2,581,029	a 35	a 40,938	a 9,478
Dans d'autres pays.....	a 1,606	a 10	a 17,000	a 29	a 62,325	a 1	a 1,025	a 1,025
Total.....	a 94,242	a 10	d 189,750	a 1,283	a 2,643,554	a 36	a 41,963	a 10,503

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "LE SOLEIL."

An Canada.....	a 34,350	a 335	a 481,610	a 835	a 1,045,026	a 1	a 12,282	a 9,769
Dans d'autres pays.....	a 782	a 37	a 47,587	a 80	a 64,640	a 5	a 15,613	a 9,608
Total.....	a 35,132	a 372	a 529,197	a 915	a 1,109,666	a 6	a 27,895	a 19,377

DOMINION SAFETY LIFE FUND ASSOCIATION.

An Canada.....	a 818	a 132	a 132,000	a 234	a 234,000	a 23	a 23,000	a 23,000
Dans d'autres pays.....	a 200	a 36	a 36,000	a 30	a 30,000	.....	.....	.....
Total.....	a 1,018	a 168	a 168,000	a 264	a 264,000	a 23	a 23,000	a 23,000

RELEVÉ des opérations des assurances de garantie au Canada 1885.

	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffres des nouvelles polices et polices renouvelées.	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées.	
								Non-testées.	Contestées.
* De garantie	\$ 39,987	.....	\$ 6,073,550	.....	\$ 5,625,100	\$ 17,712	\$ 14,558	\$ 12,900	\$ Auc.
London Guarantee and Accident.....	22,731	2,378	3,897,500	2,228	3,534,750	3,180	3,010	170	Auc.
Totaux.....	62,718	.....	9,971,050	.....	9,209,850	20,892	17,568	13,070	Auc.

* Opérations au Canada seulement.

RELEVÉ des assurances contre les accidents au Canada, pour l'année 1885.

	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffre des nouvelles polices et polices renouvelées.	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées.	
								Non-testées.	Contestées.
* Accident	\$ 42,081	4,562	\$ 8,552,450	2,378	\$ 5,142,700	\$ 20,814	\$ 20,814	\$ Auc.	\$ Auc.
Des Citoyens.....	20,279	.....	2,773,750	.....	2,308,250	5,823	5,773	400	Auc.
London Guarantee and Accident.....	13,681	2,179	3,346,650	1,766	2,700,550	2,770	2,670	100	Auc.
Norwich & London..	3,888	504	746,500	.....	562,500	1,272	3,186	324	Auc.
Soleil	17,299	1,028	1,715,500	1,777	3,136,500	10,611	6,611	5,000	Auc.
Travelers'	48,014	3,267	6,931,433	2,287	5,545,146	18,284	19,284	1,000	Auc.
Totaux.....	147,242	.....	24,066,283	.....	19,395,646	59,574	58,338	6,824	Auc.

* Opérations au Canada seulement.

RELEVÉ des opérations des assurances contre les accidents et de garantie des compagnies canadiennes qui font affaires en dehors du Canada, pour 1885.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LES ACCIDENTS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffre des nouvelles polices et polices renouvelées.	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations non-réglées.	
								Non cotées.	Cotées.
Au Canada	\$ 42,081	4,562	\$ 8,552,450	2,378	\$ 5,142,700	\$ 20,814	\$ 20,814	Auc.	Auc.
Dans d'autres pays..	296,659	20,865	36,072,100	14,309	23,742,000	175,004	158,014	17,000	Auc.
Totaux	338,740	25,427	44,624,550	16,687	28,884,700	195,818	178,828	17,000	Auc.

COMPAGNIE DE GARANTIE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Au Canada.....	39,987	.....	6,073,550	.....	5,625,100	17,712	14,553	12,900	Auc.
Dans d'autres pays..	155,691	.....	24,625,950	.....	18,626,050	55,064	50,744	6,169	Auc.
Totaux	195,678	.....	30,699,500	.....	24,251,150	72,776	65,302	19,069	Auc.

SYSTEME DE COTISATIONS.

ASSOCIATION DE SECOURS MUTUELS DU CANADA.

Argent reçu pour répartitions, honoraires et redevances.	\$	51,155
Nombre de polices émises en 1885	1,047	
Chiffre de ces polices.....		2,306,375
Nombre de polices en vigueur, le 31 déc. 1885..	3,449	
Chiffre des polices en vigueur		7,794,740
Nombre de polices échues.....	17	
Chiffre des réclamations en vertu de ces polices.		37,846
Réclamations d'indemnités payées		29,456
Réclamations d'indemnités non réglées—non con- testées		4,900
Réclamations d'indemnités non réglées—contes- tées		5,400

MUTUAL RESERVE FUND LIFE ASSOCIATION OF NEW YORK.

(Opérations au Canada.

Argent reçus pour répartitions, honoraires et redevances	\$	42,616
Nombre de nouvelles polices rapportées comme délivrées au Canada pendant l'année	2,132	
Chiffre de ces polices		6,028,500
Nombre de polices en vigueur au Canada, à cette date, y compris celles non rapportées	2,205	
Montant en vigueur.....		6,277,000
Nombre de polices échues.....	4	
Chiffre des réclamations d'indemnités		17,500
Réclamations d'indemnités payées.....		13,000
Chiffre des réclamations non réglées mais non contestées sur polices canadiennes		4,500