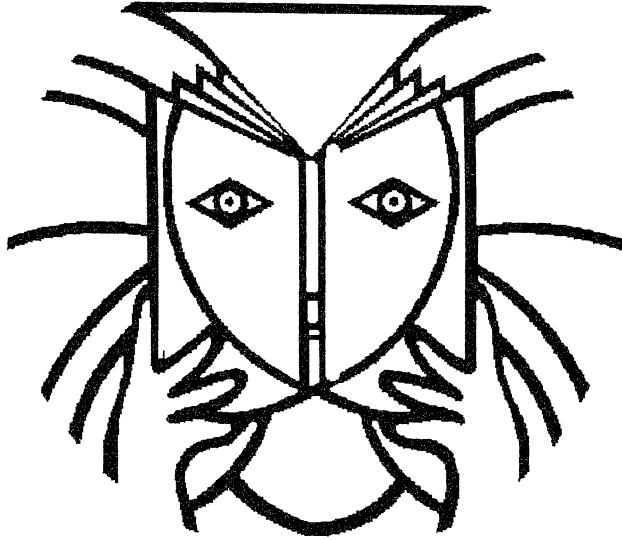




National Library
of Canada

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 6

TROISIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1893



OTTAWA.
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

09412818

Voir aussi la liste numérique, page 3.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

TROISIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1893.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 3.

A	C
Accise, etc	Colombie-Britannique, Station de la Quarantaine de la... (p.i.) 68
Affaires des sauvages, Rapport annuel sur les. 14	Commandant, Certificat du, Protection des pêcheries
Agents des finances en Angleterre.....(p.i.) 53	.....(p.i.) 20i
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 7	Commerce et ouvertures de commerce..... 2e
Archives du Canada..... 7a	Commissions aux officiers publics..... 31
Assurances, Rapport annuel sur les..... 4	Commission géologique, Rapport de la..... 13a
Assurances, Compagnies d'.....4a, 4b	Commerce et navigation, Rapport annuel... 5
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 1	Commission royale, Sir A. P. Caron..... 27
B	Commission royale, Trafic des boissons. (p.i.) 67
Banques, Balances non réclamées dans les.... 3a	Comptes publics, Rapport annuel sur les..... 2
Banques chartées	Conférence à Washington..... 52
..... 3	Conférence, Canada et Terre-neuve..... 20a
Baptêmes, mariages et sépultures..... (p.i.) 75	Cosgrove, John J..... (p.i.) 21b
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 11	D
Bétail canadien, Interdiction du..... 50	Dépenses imprévues..... (p.i.) 23
Betteraves, Sucre de..... (p.i.) 34	Directeur général des postes, Rapport annuel du
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel. 17	..... 12
Bonne-Espérance, Officier des pêcheries pour (p.i.)..... 20h	Diverses dépenses imprévues..... (p.i.) 23
Britannique Canadienne, Compagnie de prêts et de placements	Dividendes impayés dans les banques..... 3a
.....(p.i.) 55	Douanes, Département des..... (p.i.) 41
Budget..... 2	Douane, de Montréal..... (p.i.) 77
Budget supplémentaire..... 2	E
C	Echiquier, Cour de l', Règles
Canal Welland..... (p.i.) 76	..... 25
Canaux, Statistique des..... 9a	Ellis, Wm..... (p.i.) 76
Caron, sir A. P., Accusations contre	Esquimalt, Défenses d'
..... 27	..... 32
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel sur les..... 9	Etat de force, Milice..... 19a
Chemins de fer, Statistique des..... 9b	Exportations et importations..... (p.i.) 64
Chemin de fer Canadien du Pacifique	F
..... 30	Falsification des substances alimentaires..... 6b
Chemin de fer Canadien du Pacifique, Terres vendues par le	Fer en gueuse..... 36, 37a, 37b
..... 30a	Ferries expérimentales, Rapport annuel..... 7b
Chevaux, Commerce des..... 2d	Ferries expérimentales, Rapports. (p.i.) 40
Choléra, Prévention du..... (p.i.) 65	Finances en Angleterre, Agents des..... (p.i.) 53
Colombie-Britannique, Commission des pêcheries de la..... 10c	France, Traité avec la..... 51, 51a, 51b, 51c
	Fromage..... (p.i.) 70
	Frontières de Québec..... 43

G

Gouverneur général 49, 69

Gouverneur général, Mandats du 22

Gratifications de pêche.....(p.i.) 20, 20a, 20b, 20c

H

Hackett, Edward(p.i.) 48

Harkaway, Bureau de poste de.....(p.i.) 59a

Herchmer, Lawrence, Accusations contre (p.i.) 47

Homard, Industrie du 10d

Huitres, Pêche des, du Canada 10d

I

Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l'.....(p.i.) 58

Importations et exportations.....(p.i.) 54

Impressions et papeterie publiques..... 16d

Industrie du homard 10d

Inspection des bateaux à vapeur..... 11

Intercolonial, Chemin de fer :

 Atkinson, C. A.(p.i.) 26c

 Dépenses d'exploitation..... 26a

 Horaire des trains de voyageurs.....(p.i.) 26

 Privilèges de circulation.....(p.i.) 26d

 Revenu 26b

Interdiction du bétail canadien..... 50

Intérieur, Rapport annuel..... 13

J

Justice, Rapport annuel de la 18

K

Kingston, Pénitencier de(p.i.) 38

L

Labrie, Chas. I(p.i.) 60

Lesage, Edouard(p.i.) 21a

Lurher, Batture.....(p.i.) 72

M

Manitoba, Acte des écoles du. 33, 33a, 33b, 33c, 33d

Marine et Pêcheries, Rapport annuel..... 10

Milice et Défense, Rapport annuel..... 19

Milice, Etat de force..... 19a

Mines et minéraux..... 63

Murphy, O. E(p.i.) 66

Mc

McDougall, Lauchlin.....(p.i.) 73

McGreevy, R. H.....(p.i.) 66

McIntyre, Maître de poste.....(p.i.) 21

McNamee et Cie.....(p.i.) 71

N

Nord-Ouest, Police à cheval du 15

Notre-Dame du Rosaire, Bureau de poste de (p.i.)..... 59

O

Obligations et garanties.....(p.i.) 36

Officiers publics, Commissions des..... 31

Ontario-central, Chemin de fer de l'.....(p.i.) 62

P

Pêche, Gratifications de..... (p.i.) 20, 20a, 20b, 20c

Pêche, Permis de.....(p.i.) 54

Pêches, Relevés des, et rapports des inspecteurs..... 10a

Pêcheurs canadiens, Traitement enduré par les.....(p.i.) 20j

Pêcheries, Commission des, Colombie-Britannique..... 10c

P

Pêcheries, Gardiens des(p.i.) 20k

Pêcheries, Officier des, à Bonne-Espérance (p.i.) 20h

Pêcheries, Protection des, Certificat du commandant.....(p.i.) 20i

Pensions du Service civil 28

Permis aux navires de pêche des E.-U.....(p.i.) 54

Petite vérole dans la Colombie-Britannique (p.i.)..... 56

Poids, Mesures et Gaz..... 6a

Police à cheval, Rapport annuel..... 15

Ponceaux sur les chemins de fer.....(p.i.) 61

Pont sur la rivière Richelieu(p.i.) 44

Prosser, Wm.....(p.i.) 20c

Q

Quadra, Steamer.....(p.i.) 74

Quarantine, Station de, Colombie-Britannique.....(p.i.) 68

Québec, Frontières de..... 43

Québec-Oriental, Chemin de fer.....(p.i.) 45

R

Recensement du Canada, 1890-91..... Vol. A.

Recensement du Canada, 1890-91.....(p.i.) 46, 46a

Recettes et paiements.....(p.i.) 24, 24a, 24b, 24c, 24d

Règles de la Cour de l'Echequier..... 25

Relations commerciales, Canada..... 2e

Relevés des pêches et rapports des inspecteurs 10a

Réseau télégraphique de l'Empire 35

Revenu de l'intérieur, Rapport annuel sur le. 6

Richelieu, Pont sur la rivière.....(p.i.) 44

Rouleau, F. F.....(p.i.) 20g

S

Saint-Sébastien, Bureau de poste de.....(p.i.) 59b

Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des. 14

Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 16

Service civil, Conseil des examinateurs du... 16b

Service civil, Examens du.....(p.i.) 39

Service civil, Liste du..... 16a

Service civil, Pensions du..... 28

Soulanges, Canal de.....(p.i.) 42

Statistique criminelle..... 7c

Statistique des canaux..... 9a

Substances alimentaires, Falsification des... 6b

Sucres de betteraves.....(p.i.) 34

T

Terreneuve, Acte de la boîte 20e

Terreneuve et du Canada, Commerce de..... 20f

Terreneuve et du Canada, Conférence de..... 20d

Terreneuve, Pêcheurs de.....(p.i.) 20j

Terres fédérales..... 29

Traité avec la France..... 51, 51a, 51b, 51c

Travaux publics, Rapport annuel sur les... 8

Trudeau, T.....(p.i.) 28a

Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme.....(p.i.) 58

U

Unions ouvrières.....(p.i.) 57

W

Washington, Conférence de..... 52

Welland, Canal.....(p.i.) 76

Wetmore, Rapport du juge.....(p.i.) 47

Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

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

CONTENU DU VOLUME A.

Recensement du Canada, 1890-91. Premier volume.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits de l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster. 2a. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 30 janvier 1893. 2b. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 17 février 1893. 2-16*. Nouveau budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 16 mars 1893. 2c. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 27 mars 1893.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

- 2d. Commerce avec la Grande-Bretagne—Chevaux.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 2e. Relations commerciales du Canada, n° 1. Rapports sur le commerce et les ouvertures de commerce dans la Grande-Bretagne et les autres pays, jusqu'au 31 décembre 1892.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires dans les banques chartées du Canada, au 31 décembre 1892. Présentée le 24 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 3.

- 3a. Rapport sur les dividendes restant impayés, et montants ou soldes au sujet desquels il n'y a eu aucune transaction, ou sur lesquels aucun intérêt n'a été payé depuis cinq ans ou plus avant le 31 décembre 1892, dans les banques chartées du Canada.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 4a. Relevé préliminaire des opérations des compagnies canadiennes d'assurances sur la vie pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

- 4b. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville). *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
6. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie I, accise, etc., pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 26 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 6a. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 6b. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1892. Présenté le 23 février 1893, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7a. Rapport sur les archives du Canada 1892. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7b. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1892. Présenté le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 7c. Statistique criminelle pour l'année 1892. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 6.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
9. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et des canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892. Présenté le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 9a. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1892. Présentée le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 9b. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1892. Présentée le 29 mars 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 7.

10. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 10a. Relevés des pêches et rapports des inspecteurs pour l'année 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 10b. Rapport sur la pêche des huîtres du Canada, 1892. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 10c. Rapport de la Commission des pêcheries de la Colombie-Britannique, 1892.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 10d. Rapport sur l'industrie du homard au Canada, 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

11. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1892. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
12. Rapport du directeur général des postes du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 3 février 1893, par sir A. P. Caron. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Fin.*

- 13.** Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1892. Présenté le 22 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13a.** Rapport sommaire du département de la Commission Géologique pour l'année 1892. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 9.

- 14.** Rapport annuel du département des affaires des sauvages pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 7 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 15.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1892. Présenté le 3 mars 1893, par l'honorable W. B. Ives *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16.** Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Liste du service civil du Canada, 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 16b.** Rapport du conseil des examinateurs du service civil pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 29 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16d.** Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892, avec un rapport partiel sur ces services durant le semestre terminé le 31 décembre 1892. Présenté le 28 février 1893, par l'honorable J. Costigan. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 26 janvier 1893, par M. l'Orateur *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

CONTENU DU VOLUME 10.

- 18.** Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par sir John Thompson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 19.** Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour le semestre terminé le 30 juin 1892. Présenté le 31 janvier 1893, par l'honorable J. C. Patterson. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 19a.** Etat de force de la milice active pour l'exercice 1893-94. Présenté le 25 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 20.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 mars 1892—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes et d'armateurs qui ont demandé, sans les obtenir, des primes de pêche en 1889, 1890 et 1891, les raisons pourquoi ils ne les ont pas obtenues, et si, dans certains cas, elles ont été accordées après avoir été refusées tout d'abord ; aussi, les noms et les montants des primes et les raisons pour lesquelles elles ont ainsi été accordées par la suite. Aussi, copie de tous papiers et correspondance depuis 1888, concernant le système des primes et les demandes accordées et refusées. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Bovers* *Pas imprimée.*
- 20a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 mai 1891—Etat comparatif pour les années 1882 à 1891 inclusivement (par province), du :—(a.) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département. (b.) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département, payées. (c.) Nombre de navires, tonnage et nombre d'hommes ayant droit à la prime, chaque année. (d.) Nombre de bateaux à qui des primes ont été données et le nombre d'hommes employés à la pêche qui ont reçu la prime. (e.) Nombre total d'hommes qui ont reçu la prime. (f.) Montant total des primes payées annuellement. Présentée le 30 janvier 1893.—*M. Flint* *Pas imprimée.*
- 20b.** Etat concernant les paiements de primes de pêche pour 1891-92, tel que requis par le chapitre 97 des Statuts révisés du Canada. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable J. Costigan. . . *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

- 20c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mai 1892—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête sur la conduite de William Prosser, gardien de pêcheries pour le district faisant front au comté d'Essex, sur le lac Erié, et son renvoi d'office. Présentée le 8 février 1893.—*M. Allan* *Pas imprimée.*
- 20d.** Copie des délibérations de la conférence qui a eu lieu récemment entre les délégués des gouvernements du Canada et de Terre-Neuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements. Présentée le 8 février 1893, par sir John Thompson.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 20e.** Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux canadiens par le gouvernement de Terre-Neuve de l'Acte de Terre-Neuve concernant la vente de la boîte aux navires de pêche étrangers. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimés pour les documents de la session seulement.
- 20f.** Documents additionnels concernant les différentes questions pendantes entre la Puissance du Canada et la colonie de Terre-Neuve. Présentés le 13 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.
- 20g.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 juillet 1891—Copie de tous documents, requêtes et lettres relativement au droit de pêche de F.F. Rouleau, écuyer, avocat, de Rimouski, que lui et ses prédécesseurs ont toujours exercé sur sa propriété à Rimouski. Présentée le 13 mars 1893.—*M. Choquette* *Pas imprimée.*
- 20h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec, relative à la nomination d'un officier des pêcheries, en remplacement de M. H. Whitely pour la division de Bonne-Espérance, de Chécatica à Blanc-Sablon. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Joncas* *Pas imprimée.*
- 20i.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie du certificat de compétence obtenu par chacun des commandants suivants des navires qui ont fait le service de la protection des pêcheries durant la dernière saison, savoir : Commandant O. G. V. Spain, "Acadia"; W. H. Kent, "Agnes Macdonald"; E. Dunn, "Bayfield"; Geo. M. May, "Constance"; J. H. Pratt, "Dream"; Wm. Wakeham, "La Canadienne"; A. Finlayson, "Stanley"; C. T. Knowlton, "Vigilant." Présentée le 29 mars 1893.—*M. McMullen* *Pas imprimée.*
- 20j.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mars 1893—Copie de tous documents, rapports et correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec ou toute autre personne, relatifs au traitement que reçoivent les pêcheurs canadiens de la part des pêcheurs de Terre-Neuve le long des côtes du Labrador canadien. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Joncas* *Pas imprimée.*
- 20k.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1893 : 1. Copie des instructions expédiées aux gardes-pêche des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, depuis le 1er janvier 1892, et de toute correspondance échangée à ce sujet, soit entre le gouvernement et les dits gardes-pêche, soit entre le gouvernement et toute autre personne, depuis le 1er janvier 1892 jusqu'à cette date, au sujet des dites instructions et de leur mise en force. 2. Etat des licences de pêche émises dans les comtés ci-dessus durant les années 1891 et 1892, séparément. 3. Etat de la quantité et de la valeur des différentes sortes de poissons pris dans les dits comtés séparément durant les années 1891 et 1892. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Bruneau* *Pas imprimée.*
- 20l.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Relevé de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans les comtés de Victoria et de Guysboro', N.-E., en 1892, et du montant payé à chacune. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Fraser* *Pas imprimée.*
- 21.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1892—Copie de toutes lettres, papiers, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du directeur de poste de McIntyre et la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Landerkin*.
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

- 21a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondances, requêtes et autres documents reçus et échangés par le gouvernement concernant la destitution d'Edouard Lesage, directeur de poste de la paroisse de Saint-Léon, dans le comté de Maskinongé, et aussi, concernant la nomination ou les nominations faites pour remplir la charge depuis que l'ancien titulaire a été démis. Présentée le 16 mars 1893.—*M. Legris.*
Pas imprimé.
- 21b.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel John J. Cosgrove a été destitué de son emploi dans le département du revenu de l'intérieur, ainsi que copie de la dénonciation, de la preuve et des autres pièces relatives à cette destitution. Présentée le 23 mars 1893.—*Honorable M. O'Donohue.*
Pas imprimée.
- 22.** Relevé des mandats émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe b. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster *Imprimé pour la distribution seulement.*
- 23.** Etat des dépenses à compte de dépenses diverses imprévues. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 24.** Relevé pour dix jours des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 janvier 1892, et du 11 au 20 janvier 1893. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 24a.** Relevé des recettes et dépenses du Canada pour 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 31 janvier. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 24b.** Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 février. Présenté le 17 février 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 24c.** Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 mars. Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 24d.** Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 20 mars. Présenté le 21 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster *Pas imprimé.*
- 25.** Règles de la Cour d'Echiquier du Canada au sujet de toute procédure à prendre en cette cour pour attaquer en nullité tout brevet d'invention décerné sous l'autorité de l'Acte des Brevets. Présentées le 27 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimées pour les documents de la session seulement.
- 26.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 juillet 1892—Copie du dernier horaire adopté pour les trains de voyageurs sur l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1893.—*Honorable M. Power.* *Pas imprimé.*
- 26a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Relevé des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants:—Voyageurs, fret, malles et divers; et donnant aussi le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés durant les susdits exercices. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*
Imprimée pour la distribution seulement.
- 26b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant les recettes du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants:—Voyageurs, fret, malles et divers; et donnant aussi le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés durant les susdits exercices. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.* *Imprimée pour la distribution seulement.*
- 26c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents concernant la réduction de C. A. Atkinson du rang de chef de train à celui de serre-freins, au mois d'octobre 1886, ou vers ce temps. Présentée mars 1893.—*M. Wood (Westmoreland.)* *Pas imprimée*

VOLUME 10—*Fin.*

- 26d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1892.—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les privilèges de circulation accordés au chemin de fer du Pacifique sur la ligne de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, et copie de toutes conventions intervenues entre le Pacifique Canadien et l'Intercolonial ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement canadien concernant les privilèges de circulation accordés au Pacifique Canadien sur la ligne de l'Intercolonial et les paiements à faire pour cet objet; et aussi, copie de toutes conventions au sujet de paiements à être faits par l'Intercolonial au Pacifique Canadien pour les wagons et locomotives mis en circulation par ce dernier sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 1er avril 1893.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*
- 27.** Copie du rapport des commissaires nommés par une commission royale afin de recevoir les témoignages au sujet de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre sir Adolphe Caron, député à la Chambre des communes et membre du Conseil privé pour le Canada, avec copies des dépositions et des pièces justificatives y ayant rapport. Présentée le 6 février 1893, par sir John Thompson..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

- 28.** Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, 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, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, etc., pendant l'année expirée le 31 décembre 1892. Présenté le 7 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé 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 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, papiers ou ordres en conseil concernant la mise à la retraite de M. Trudeau, ci-devant sous-ministre des chemins de fer et canaux. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*
- 29.** Ordres en conseil de 1892, concernant le département de l'intérieur, conformément à la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54, Statuts Révisés du Canada. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly..... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
- 30.** Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
- 30a.** Liste de toutes terres vendues par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, du 1er octobre 1891 au 1er octobre dernier. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 31.** Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Révisés du Canada, pendant l'année 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Imprimée dans le n° 16.*
- 32.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet des fortifications d'Esquimalt. Présentée le 10 février 1893.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 33.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, mémoires, appels et autres documents adressés à Son Excellence en conseil depuis le 15 mars 1892, concernant les Actes des Ecoles du Manitoba de 1890, la clause 22 de l' "Acte du Manitoba" et la clause 93 de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord"; aussi, copie de tous rapports au conseil et ordres en conseil sur le même sujet; aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 février 1893.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 33a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett vs la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 14 février 1893.
M. LaRivière..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 33b.** Autre réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett vs la cité de Winnipeg, communément appelé " Cause des Ecoles du Manitoba "; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 20 février 1893.—*M. La Rivière* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 33c.** Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, concernant les actes des écoles du Manitoba, de 1890, ainsi que la copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 février 1893, touchant le règlement d'importantes questions légales relatives à certains statuts de la province du Manitoba au sujet de l'éducation. Présentée le 1er mars 1893.—*M. La Rivière* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 33d.** Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1893 : 1. Copie des délibérations, résolutions et ordonnances de l'ancien conseil d'Assiniboia se rapportant aux matières d'éducation dans les limites de sa juridiction telle qu'existant sur les bords de la rivière Rouge avant la création de la province du Manitoba. 2. Un état des sommes payées par le dit conseil d'Assiniboia pour le maintien des écoles, indiquant les personnes auxquelles ces paiements ont été faits, les écoles pour lesquelles ces sommes ont été payées, et la dénomination religieuse à laquelle appartenaient ces écoles. 3. Un état des sommes payées par la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou par ses agents, aux écoles alors existantes dans les territoires formant aujourd'hui la province du Manitoba. 4. Copie de tous mémoires et instructions ayant servi de base aux négociations à l'issue desquelles le Manitoba est devenu l'une des provinces de la confédération, avec une copie des minutes des délibérations des personnes chargées de part et d'autre d'établir les conditions de la création de la province du Manitoba et de son entrée dans la confédération, et aussi une copie de tous mémoires, rapports ou ordres en conseil constatant ces conditions d'entrée ou ayant servi de base à la préparation de l'Acte du Manitoba. 5. Copie des dépêches et des instructions du gouvernement impérial au gouvernement du Canada au sujet de l'entrée de la province du Manitoba dans la confédération, y compris les recommandations du gouvernement impérial concernant les droits et les privilèges de la population de ces territoires et les garanties et la protection à être accordées aux droits acquis, aux biens, aux coutumes et aux institutions de cette population par le gouvernement du Canada dans le règlement des difficultés qui marquèrent cette période de l'histoire de l'Ouest canadien. 6. Copie des actes passés par la législature du Manitoba relativement à l'éducation dans cette province, notamment le premier acte passé touchant cette matière après l'entrée de la dite province dans la confédération, et les lois existantes sur cette même matière dans la dite province immédiatement avant l'adoption des actes de 1890, concernant les écoles publiques et concernant le département de l'éducation. 7. Copie de tous règlements concernant les écoles passés par le gouvernement du Manitoba par l'*Advisory Board* en vertu des lois adoptées en 1890 par la législature du Manitoba concernant les écoles publiques et le département de l'éducation. 8. Copie de toutes correspondances, pétitions, mémoires, résolutions, brefs, factums, jugements (tant en première instance qu'en appel à tous les degrés) se rapportant aux lois scolaires de la dite province du Manitoba, depuis le 1er juin 1890, et aux réclamations des catholiques à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports au Conseil privé et de tous ordres en conseil se rapportant au même sujet, depuis la même date. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Bernier* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 34.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 avril 1892—Copie des instructions adressées au professeur Saunders, lorsqu'il a été chargé d'étudier la question de la culture de la betterave à sucre, et de la fabrication du sucre de betterave en Canada, ou depuis cette date jusqu'à celle à laquelle son rapport a été soumis à cette honorable Chambre.—Présentée le 10 février 1893. *M. Beausoleil* *Pas imprimée.*
- 35.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toute correspondance, documents, rapports et ordres en conseil concernant une certaine commission devant s'enquérir des moyens les plus pratiques de compléter le réseau télégraphique de l'empire. Présentée le 10 février 1893.—*Sir H. Langevin*.
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 36.** Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1892 soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19 des Statuts Révisés du Canada. Présenté le 13 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Pas imprimé.

VOLUME 11—*Suite.*

37. Etat donnant la quantité de fer en gueuse fabriquée en Canada et la prime payée depuis la date du dernier rapport à la Chambre en date du 16 mars 1892.—Présenté le 16 février 1893, par M. Wallace..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*
- 37a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Etat indiquant la quantité de fer en gueuse manufacturée en Canada de 1870 à 1880 inclusivement, et la prime payée (s'il en est) pendant ces années. Aussi, la quantité de fer en gueuse importée respectivement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, et la quantité totale importée durant ces années. Présentée le 23 février 1893.—*M. Macdonald (Huron).*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 37b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant la quantité de fer en gueuse produite en Canada de 1881 à 1892 inclusivement, et la prime payée, chacune de ces années, pour cette production. Présentée le 13 mars 1893.—*M. McMullen.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de la preuve faite devant M. James G. Moylan, inspecteur des pénitenciers, lors de l'enquête ou des enquêtes faites par ce fonctionnaire au pénitencier de Kingston, l'an dernier, à la suite desquelles certains employés de cette institution ont été destitués ou ont donné leur démission. Présentée le 22 février 1893.—*M. Somerville*..... *Pas imprimée.*
39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie des questions et des sujets soumis aux candidats qui se sont présentés pour l'examen préliminaire ou de qualification, ou pour les deux, lors du dernier examen pour le service civil. Présentée le 23 février 1893.—*Sir Hector Langevin*..... *Pas imprimée.*
40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes du 20 février 1893—Etat indiquant le nombre de rapports au sujet des fermes expérimentales publiés pour l'année 1891, le nombre publié respectivement en anglais et en français, le nombre alloué à chaque membre de la Chambre des communes et du Sénat, et le nombre restant en mains. Présentée le 24 février 1893.—*M. Grieve.* *Pas imprimée.*
41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de tout rapport fait au conseil par l'honorable J. A. Chapeau, alors qu'il était ministre des douanes, sur la réorganisation du département des douanes, ou recommandant des changements dans ce département. Présentée le 24 février 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.
42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1893—Liste donnant les noms de tous les soumissionnaires pour la section huit du canal de Soulanges, le domicile de chacun et le montant de chaque soumission. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*
Pas imprimée.
43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 février 1893—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil, non encore soumis à la Chambre, concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, et de tous rapports d'arpentages ou explorations ordonnés par le gouvernement du Canada ou s'y rapportant, depuis la dernière session du parlement, y compris les instructions relatives aux dits arpentages ou explorations. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de tout ordre en conseil ou autre document permettant à la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, ou à la Compagnie du chemin de fer du Vermont Central, qui lui a succédé, de construire un pont sur la rivière Richelieu à Saint-Jean, Québec. Présentée le 28 février 1893.—*M. Béchard*..... *Pas imprimée.*
45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copies de toutes requêtes, correspondance et documents de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer le Québec-Oriental. Présentée le 28 février 1893.—*M. Vaillancourt*..... *Pas imprimée.*
46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des instructions données aux officiers employés au troisième recensement du Canada, 1891, et des formules employées. Présentée le 1er mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 46a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, pour des renseignements avec explications complètes, fournis par le fonctionnaire chargé de la direction et surveillance du dernier recensement canadien de 1891, sur les points suivants: 1. Le dénombrement de l'élément français de la population, dans le recensement opéré en 1891, a-t-il été fait avec l'intention de donner les mêmes renseignements que comportaient les recensements de 1851 et de 1861 de l'ancienne province du Canada, ainsi que les recensements canadiens de 1871 et 1891? 2. Quel sens a-t-on voulu attacher et quelle interprétation pratique a-t-on donnée, en opérant le recensement de 1891, aux expressions *French Canadians*; "Canadiens français," placées en tête d'une des colonnes de la feuille de recensement n° 1? 3. Quel est le sens précis qu'il faut attacher aux diverses expressions suivantes, employés dans le bulletin de recensement n° 11 signé: "George Johnson, statisticien," à savoir: "*Nationalities*, Nationalités; *French speaking*, parlant français; *English speaking*; Canadiens Français, Canadiens Anglais," qui figurent dans la nouvelle nomenclature qu'on a adoptée? 4. Y a-t-il eu des individus de nationalité française, de vrais Français, exclus du dénombrement de l'élément français de la population, parce qu'ils étaient nés hors du Canada? Et a-t-on compris des personnes de nationalité française dans la population de langue anglaise? S'il en est ainsi, y a-t-il quelque relation entre ces faits et la nomenclature du bulletin n° 11? Si non, pourquoi le simple mot "Français," usité jusque là pour désigner l'élément français, a-t-il été abandonné et remplacé par les diverses expressions de "*French speaking*," "*French Canadians*," etc.? 5. Outre les instructions imprimées, quelles instructions et explications pratiques ont été données aux officiers, commissaires et énumérateurs, à l'égard du dénombrement de l'élément français de la population, ou des personnes d'origine ou de nationalité française? 6. Le dénombrement de la population française en 1891 a-t-il été totalement opéré d'une manière uniforme dans les différents districts, sous-districts et divisions de recensement? 7. Y a-t-il raison de penser, d'après un examen direct, une connaissance personnelle des choses, ou une critique statistique, que les chiffres donnés comme représentant le nombre d'habitants français, sont notablement inférieurs au nombre réel dans quelques ou plusieurs états du dénombrement de 1891? 8. Les feuilles remises par les énumérateurs ont-elles été examinées par les commissaires et officiers, ainsi qu'au bureau central sous la surveillance et la responsabilité du surintendant, en vue de s'assurer de leur exactitude et d'en corriger les erreurs apparentes? 9. Quelque officier ou le surintendant a-t-il remarqué qu'il y avait des différences anormales et très importantes dans le dénombrement de la population française entre le recensement de 1891 et les séries statistiques des recensements antérieurs; et s'est-on donné la peine d'élucider la sérieuse question à laquelle donnait lieu ce désaccord surprenant? 10. Peut-on offrir quelque explication raisonnable des données de 1891, d'après lesquelles la population française paraît avoir éprouvé une décroissance extraordinaire, notamment dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ontario et les Territoires? 11. Existe-t-il des causes locales ou accidentelles qui puissent expliquer les énormes écarts qui se seraient produits dans la multiplication de la race française, si les chiffres du recensement de 1891 étaient exacts, en ce qui concerne, par exemple, l'Île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse? 12. A-t-il été pris des mesures pour se rendre compte de la cause et de l'étendue de ces constatations si étranges? Si non, pourquoi ne l'a-t-on pas fait? Si oui, quelles mesures ont été prises, et quel en a été le résultat? 13. Le surintendant du recensement de 1891 a-t-il pris connaissance de l'objection énergique élevée contre la reconnaissance des chiffres extraordinaires de 1891, qui ont été donnés comme représentant le nombre réel des Français en Canada? Et s'est-il livré à quelque sérieuse investigation au sujet de cette question importante? Si tel est le cas, à quelles conclusions est-il arrivé par son étude statistique? 14. Que les dits renseignements soient accompagnés des instructions données aux énumérateurs pour le recensement de 1881 et pour celui de 1891. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Tassé*. *Pas imprimée.*
47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie du rapport de l'honorable juge Wetmore, chargé, en vertu d'une commission royale, de faire une enquête sur certaines accusations formulées contre Lawrence W. Herchmer, commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 3 mars 1893.—*M. Davin*.
Pas imprimée.
48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la suspension de M. Edward Hackett, inspecteur des pêcheries, Île du Prince-Edouard, en 1892, et copie des accusations portées contre lui, de l'autorisation donnée au commissaire de l'Île du Prince-Edouard de faire la preuve de ces accusations, de la preuve produite, et du rapport du ministre de la marine à ce sujet; aussi, copie de toutes lettres, correspondance, ordres ou rapports concernant la réinstallation de M. Hackett. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Davies*. . . *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Etat donnant le montant d'argent dépensé depuis la confédération sous chacun des chefs suivants :—(a) Traitement du gouverneur général. (b) Frais de voyages du gouverneur général. (c) Rideau Hall—Edifices—Compte du capital et entretien ; Rideau Hall—Terrains—Compte du capital et entretien. (d) Fournitures de toute espèce pour Rideau Hall. (e) Allocation au gouverneur général pour combustible et éclairage. (f) Tous autres comptes se rapportant à la charge de gouverneur général. (g) Tous autres comptes se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. (h) Montant total des dépenses de toute espèce depuis la confédération se rapportant à la charge de gouverneur général. (i) Montant total des dépenses de toute espèce se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Mulock.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
50. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents échangés entre les départements de l'agriculture et le haut-commissaire du Canada à Londres, la chambre impériale de commerce ou tous autres fonctionnaires de corps autorisé concernant l'interdiction du bétail canadien dans les ports du Royaume-Uni, depuis le 20 octobre dernier. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Sproule.*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
51. Arrangement effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 51a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, demandant copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 51b. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
- 51c. Autre réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893.—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 25 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*
52. Documents relatifs à la conférence tenue à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis en février 1892, concernant les divers sujets y mentionnés. Présentés le 7 mars 1893.—*Honorable G. E. Foster.*
Imprimés pour les documents de la session seulement.
53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er mai 1893—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres, les ci-devant agents financiers anglais du Canada à Londres, et la banque de Montréal, au sujet du récent changement d'agent à Londres. Présentée le 7 mars 1893.—*Sir Richard Cartwright.*..... *Pas imprimée.*
54. Copie d'un ordre en conseil du 17 janvier 1893, autorisant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis pendant l'année 1893, pour l'achat de boîte, glace, lignes et autres fournitures, le transbordement du poisson et l'expédition des équipages. Présentée le 7 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Pas imprimée.*
55. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement (limitée), à la date du 31 décembre 1892. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

56. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 février 1893— Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture ou tout fonctionnaire sous lui ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement de la Colombie-Britannique, les maires des cités de Victoria et de Vancouver, les officiers de santé fédéraux des ports de Victoria et Vancouver, au sujet de l'introduction de la petite vérole à Victoria et à Vancouver en mai et juin 1892 par les paquebots-poste du Japon et de la Chine. Présentée le 9 mars 1893.— *Honorable M. McInnes* *Pas imprimée.*
57. Relevé des demandes d'enregistrement, aux termes du chapitre 131 des Statuts Révisés du Canada, "Acte concernant les Unions Ouvrières". Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*
58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893, pour un état donnant en détail les dépenses faites depuis la dernière session pour sondages dans le détroit de Northumberland afin d'obtenir des données sur le coût probable d'un tunnel sous-marin ; aussi, copie de tous contrats, télégrammes, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à ces sondages ou à ces dépenses. Présentée le 15 mars 1893.—*M. Perry*..... *Pas imprimée.*
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893, pour copie de requêtes, lettres, etc., relativement au changement de place du bureau de poste de Notre-Dame du Rosaire. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Choquette*..... *Pas imprimée.*
- 59a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, documents et lettres concernant la demande faite durant les six dernières années pour un service postal plus considérable au bureau de poste de Harkaway. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Landerkin* *Pas imprimée.*
- 59b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance et requêtes, demandant le changement du bureau de poste de Saint-Sébastien, comté de Beauce, ainsi que copie du rapport de l'inspecteur des postes s'y rapportant. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Godbout*..... *Pas imprimée.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de tous comptes, lettres, reçus et autres documents ayant rapport à la réclamation de Charles I. Labrie, de Lévis, pour services professionnels pour expropriation lors de la construction de l'embranchement Saint-Charles du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Frémont*... *Pas imprimée.*
61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des pétitions des conseils de comtés et autres corporations municipales, demandant que les chemins de fer contrôlés par l'Etat soient obligés de construire des ponceaux sur les cours d'eau naturels traversant leurs lignes, et de toute correspondance s'y rattachant. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Casey*..... *Pas imprimée.*
62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toutes communications, mémoires, etc., adressés à Son Excellence en conseil, au gouvernement du Canada, ou à aucun de ses membres, depuis 1888, demandant l'octroi d'une subvention fédérale à la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, afin de lui permettre de prolonger sa ligne depuis Coehill vers le nord. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Corby*..... *Pas imprimée.*
63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, pétitions et papiers en la possession du gouvernement, concernant le désaveu du chapitre 1 des Actes de la Nouvelle-Ecosse, intitulé : "An Act to amend and consolidate the Acts relating to Mines and Minerals," y compris toute pétition de David McKeen, écr. M. P., et autres, au sujet du dit acte. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Weldon*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*
64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1892 au 1er janvier 1893, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1891 au 1er janvier 1892. Présentée le 21 mars 1893.—*Sr Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

- 65.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., adressés au gouvernement au sujet des meilleurs moyens à prendre pour empêcher la propagation du choléra. Présentée le 23 mars 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.
- 66.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893—Copie de toutes correspondances entre le ministère de la justice et l'honorable J. G. Bossé, juge de la cour du banc de la reine, se rapportant au procès et à la condamnation de R. H. McGreevy et O. E. Murphy, accusés de conspiration pour fraude; de toutes recommandations et de tous rapports faits par le dit honorable J. G. Bossé au sujet de la condamnation des dits Murphy et McGreevy et de la commutation de la sentence de R. H. McGreevy; et de l'ordre de commutation de sentence de R. H. McGreevy, et des requêtes, lettres, etc., au sujet de cette matière. Présentée le 24 mars 1893.—*M. Tarte.*.....*Pas imprimée.*
- 67.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 février 1893 : 1. Copie de l'instrument instituant une commission royale chargée de recueillir des données certaines concernant le fonctionnement et les effets de la prohibition législative de la vente des boissons enivrantes. 2. Copie de toutes instructions destinées à guider cette commission, ou données sous l'autorité du gouvernement. 3. Copie de tous documents et statistiques fournis à la commission par quelque département du service civil ou officier du gouvernement, et contenant des informations ou suggestions relatives aux matières sur lesquelles elle avait à faire enquête et rapport. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. Vidal**Pas imprimée.*
- 68.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture et tout fonctionnaire sous lui, ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique et l'ingénieur fédéral local, relativement à l'établissement d'une quarantaine convenable à Albert-Head ou William-Head, Colombie-Britannique. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. McInnes (Victoria).*.....*Pas imprimée.*
- 69.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie des instructions royales de Sa très Gracieuse Majesté la reine à Son Excellence lors de sa nomination à sa haute fonction. Présentée le 20 mars 1893.—*Honorable M. Wark.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
- 70.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes correspondances échangées entre M. Robertson, commissaire d'industrie laitière pour le Canada, et le département de l'agriculture, concernant une certaine résolution passée par un comité du Bureau de commerce de Bristol, Angleterre, pour empêcher d'accepter comme "fromage canadien" du fromage désigné par le dit comité sous le nom de "French cheese" et fabriqué dans la province de Québec; copie de tous discours, lettres, rapports du dit M. Robertson, commissaire d'industrie laitière, sur la valeur des fromages fabriqués dans les provinces de Québec et d'Ontario. Présentée le 25 mars 1893.—*M. Rinfret.*.....*Pas imprimée.*
- 71.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie des réclamations présentées par MM. F. B. McNamee et Cie, entrepreneurs, au sujet desquelles des recommandations ont été faites par un comité spécial de la Chambre des communes en juin 1877, et de tous rapports, ordres en conseil et autres papiers s'y rapportant. Présentée le 28 mars 1893.—*Sir Hector Langevin.*.....*Pas imprimée.*
- 72.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance et rapports adressés au gouvernement entre les années 1876 et 1893, au sujet du récif de Lurcher, situé à l'entrée de la Baie de Fundy, et des moyens suggérés pour protéger la navigation dans ces parages. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Bowers.*.....*Pas imprimée.*
- 73.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance concernant la réclamation de M. Lauchlin McDougall, du comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, pour une allocation de retraite, ainsi que les montants qui lui ont été payés à titre de gardien de phare à Saint-Paul et Ingonish, donnant les montants séparément pour chaque année. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Fraser.*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Fin.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893—Copie de toutes soumissions, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement et ses agents et toutes autres personnes, concernant le contrat donné pour la réparation du steamer *Quadra*. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Prior*. *Pas imprimée.*
75. Etat des baptêmes, mariages et sépultures, pour l'année 1892, dans les districts de Bellechasse, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Iberville, L'Islet, Montmagny, Ottawa et Saguenay. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur. *Pas imprimée.*
76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1893, pour un état de compte faisant voir le montant allégué avoir été irrégulièrement retenu, et plus tard remboursé par William Ellis, surintendant du canal Welland, et non donné dans une réponse à une adresse du Sénat du 17 juin 1891. Présentée le 28 mars 1893.—*Honorable M. McCallum*.
Pas imprimée.
77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 février 1893, pour une liste donnant les noms de toutes les personnes employées permanemment ou temporairement à la douane de Montréal le premier janvier 1868 ; aussi, une liste semblable des personnes ainsi employées le premier janvier dernier, avec indication dans les deux cas, de l'âge, de la nationalité, de la religion, du salaire, de l'occupation et de la date de nomination de chacune d'elles. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Bellerose*. *Pas imprimée.*

CANADA

—
RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892

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

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA

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

1893

[No. 8—1893.] *Prix : 20 centins.*

A Son Excellence le très honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston, dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne, Chevalier Grand-Croix du très honorable Ordre du Bain, Gouverneur général du Canada et vice-amiral d'icelui, etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des Statuts révisés, j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Respectueusement soumis,

J. ALD. OUMET,

Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 9 février 1893.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Abercrombie	Quai	xxi	13, 48
Actes du parlement	Concernant les travaux publics	xvi	219
Agassiz	Ferme expérimentale	xvii	7, 35
Agnès, Lac Mégantic	Jetée	xxiv	14, 69
Almonte	Bureau de poste, etc.	xxii	4, 9, 28, 231
Amherst	do		3, 8, 230
Amherstburg	do		3, 8, 231
do	Port	xxii	18, 75
Anderson's Hollow	do		13
Annapolis	Bureau de poste	xxi	3, 8, 23, 230
Annexe n° 1	Rapport du comptable		3
Anse à l'Eau (Tadoussac)	Jetée	xxiv	14, 75
Anse Saint-Jean	Quai	xxiv	14, 68
Anticosti, Ile d'	Service télégraphique	xxv	20, 167
Antigonish	Bureau de poste	xvi	3, 8, 230
Arc, Rivière de l'	Pont	xx	19, 83
Arichat	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Bureau de poste		8
Arichat-Ouest	Brise-lames	xx	13, 60
Arisaig	Jetée	xx	13, 48
Arts, Galerie nationale des beaux		xvi	185
Ashcroft et Barkerville	Lignes télégraphiques	xxv	20, 165, 181
Aspy Bay	Quai	xxi	13, 49
Aylmer	Bureau de poste		4, 8, 231
Baddeck	do	xxi	3, 8, 23, 230
Baie-Fortune	Brise-lames	xxiii	14, 41
Baie de Fundy	Bureau télégraphique		19, 167
Baie de Gordon	Brise-lames	xx	15, 54
Baie des Français (Pickering)	Dragage	xxii	18, 77
Baie des Pères	Jetée		14
Baie Georgienne	Enlèvement du rocher Robertson		16
Baie Lavallière	Dragage	xxiii	15, 68
Baie Saint-Paul	Quai		14
Bay View	Jetée	xxiii	14, 41
Barkerville, etc.	Lignes télégraphiques	xxv	20, 165, 181
Barrie	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 231
Barrington	Pont et quai	xxi	17, 49
Bassins de radoub	Employés, etc.	xviii	197
do	Mesures	xviii	223
Bathurst	Edifice public	xix	3, 8, 24, 230
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Battleford	Casernes, etc.	xx	6, 11, 35
do	Pont	xx	19, 83
Beaverton	Jetée	xxii	16, 75
Belfast	do	xxiii	14, 42
Belleville	Pont	xxii	16, 76
do	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Bureau de poste		5, 9, 231
Belœil	Jetées	xxiv	15, 68
Berlin	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 232
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique	xxv	20, 167
Berthier, en bas	Cale	xxiv	15, 68
do en haut	Brise-glace		14
Big Bay	Charpente à encaissement	xvii	17, 86
Big Pond	Quai	xxi	13, 50

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Birtle	Bureau des terres		11
Bonilla, Pointe de, et Cap Beale, etc.	Lignes télégraphiques	xxv	20, 181
Brae, Port de	Brise-lames	xxiii	14, 42
Brampton	Bureau de poste		5, 9, 232
Brandon	Ferme expérimentale		6
do	Bureau de poste	xix	6, 33
do	Ecole d'industrie		6
Brantford	Bureau de poste		5, 9, 232
do	Salle d'exercice		5
Broad Cove	Quai	xxi	13, 50
Brockville	Édifices fédéraux	xxii	5, 9, 28, 232
Brulé	Quai		13
Buckhorn	Travaux de la Vallée de la Trent		138
Bull's Head	Casernes		6
Burleigh	Travaux de la Vallée de la Trent		138
Burlington, chenal de	Jetée	xxii	16, 76
Cables	Sous-marins de l'Etat		165
Cacouna	Jetée	xxiv	15, 68
Calgary	Casernes	xx	6, 11, 34, 35
do	Édifices publics	xx	6, 11, 34
Campbell's Cove	Brise-lames	xxiii	14, 43
Campbellton	Quai	xx	14, 60
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Canada	Dragueur		89, 97, 110
Canada Creek	Jetée		13
Canal	Vallée de la Trent		138
Cap-Beale, etc.	Lignes télégraphiques	xxv	20, 181
Cap-Breton	Service télégraphique	xxv	171
Cap de Sable	Lignes télégraphiques	xxv	19, 167, 172
Cap de Sable, Ile du	Quai	xxi	13, 50
Cap-Tourmentin	Port	xix	14, 61
Caraquette	Port	xx	14, 61
Cardigan-Nord	Jetée	xxiii	14, 45
Carillon	Bureau du revenu de l'intérieur		4
Carleton	Bureau de poste	xix	3, 8, 230
do	Quai	xxiv	15, 68
Carleton Place	Bureau de poste	xxii	5, 9, 290
Carillon, Station de	Rivière Ottawa		129, 173
Casernes de la police	En général		7, 35
Casernes en général	Police à cheval	xx	7, 35
Castor, Rivière du		xx	13, 49
Cayuga	Bureau de poste		5, 9, 232
Challenge	Dragueur		92, 105, 112
Charlottetown	Edifice fédéral	xxiii	3, 8, 24, 230
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Chatham, N.-B.	Édifices publics	xix	3, 8, 25, 230
do Ont	Bureau de poste		5, 9, 232
do Escuminac, N.-B.	Réseau télégraphique	xxv	20, 175
Chats, Station des	Rivière Ottawa		130, 133
Chaudière, Station de la	do		129, 133
do	Ponts		19, 130, 133
Chauffeurs, etc	Noms, etc., salaires	xviii	37, 192
Chenal de la navigation	Fleuve Saint-Laurent		15, 95, 106, 113
Chenault, etc.	Ontario	xxii	16, 75, 83
Chenault, Station des	Rivière Ottawa		130, 133
Cheticamp	Dragage	xxi	13, 51
do	Lignes télégraphiques		19, 107
Chezzecook-onest	Quai		13
Chicoutimi	Hôpital de la Marine		4, 2, 31
do	Mur de soutènement	xxiv	15, 68
Chipman's Brook	Jetée		13
Church Point	Brise-lames	xx	13, 51
Châtes Fénélon	Réparations aux glissoires		138
Clapperton, chenal de	Enlèvement de roc	xxii	16, 76
Clifton, N.-B.	Brise-lames	xix	14, 61
do I.P.-E.	do	xxiii	14, 43
Clyburn Brook	Améliorations du chenal	xxi	13, 52
Coaticook	Edifice public		4, 8, 231
Cobourg	Bureau de poste	xxii	5, 9, 28, 232
do	Port	xxii	18, 76

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Cocagne.....	Quai.....	xx	14, 62
Collin, Baie de.....	Dragage.....	xxii	18, 76
Collingwood.....	do.....	xxii	6, 18, 76
do.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214
Colombie-Britannique.....	En général.....	xvii	7, 35.
do.....	Service télégraphique.....	xxv	20
Columbia, Rivière.....	Améliorations du chenal.....	xvii	16, 84
Contrats adjugés.....	Rapport sur.....	xvii	203
Cornwall.....	Bureau de poste.....	.....	5, 9, 232
Correspondance.....	Du département.....	xvii	211
Côteau Landing.....	Jetée.....	xxiv	15, 69
Côte-du-Major, Parc de la.....	Améliorations.....	xix	5, 31
Coulonge, Rivière.....	Réparation à la glissoire.....	.....	19, 131, 133
Cour Suprême, Ottawa.....	Edifice.....	.....	5
Courtney, Rivière.....	Travaux de protection.....	xvii	16, 85
Coutts.....	Casernes.....	.....	6
Cow Bay.....	Brise-lames.....	xx	13, 52
Cowichan, Rivière.....	Améliorations au chenal.....	xvii	16, 85
Cribbins' Point.....	Quai.....	xxi	13, 52
Crique-Gauthier.....	Dragage.....	xviii	18, 49
Curateur, Rapport du.....	Galerie des Beaux-arts.....	xvi	185
Dalhousie.....	Bureau de poste.....	xix	3, 8, 25, 230
do.....	Quai.....	xx	14, 62
Dartmouth.....	Edifice public.....	xxi	3, 23
Déboursés.....	Dragueurs.....	xvii	96
Deloraine.....	Bureau des terres.....	.....	11
Dépenses.....	Etat annuel des.....	xviii	3, 229
Descousse.....	Dragage, etc.....	xxi	17, 53
Diable, Ile au.....	Brise-lames.....	.....	13
Digby.....	Jetée.....	xxi	13, 53
Divers.....	Dépenses pour le télégraphe.....	.....	20
Dragage.....	En général.....	xvii	17, 18, 88
do.....	Outillage.....	xvii	17, 95
do.....	Rapport sur.....	xvii	77, 86
Dragueurs.....	Réparations.....	xvii	18, 98
Dufferin, Pont.....	Ottawa.....	.....	19, 130, 136
Dundas.....	Bureau de poste.....	.....	5, 9, 232
East-Bay.....	Quai.....	xxi	13, 53
Eatonville.....	Ouvrages de protection.....	.....	13
Eau.....	Edifices fédéraux.....	.....	5
Eclairage.....	do.....	.....	5
Ecluses et barrages.....	.....	xviii	13, 16, 59
Economy.....	Jetée.....	.....	13
Edgett's Landing.....	Quai.....	xx	14, 62
Edifices du parlement.....	Ottawa.....	xxiii	5, 29, 232
Edifices fédéraux.....	Charlottetown.....	xxiii	5, 8, 24, 230
do.....	Dépenses générales.....	xvii	8, 12, 230
do.....	Halifax.....	xxi	5, 8, 23, 230
do.....	Colombie-Britannique.....	xvii	7, 12, 95
Edifices publics.....	Nouvelle-Ecosse.....	xxi	3, 8, 23, 230
do.....	Leur construction et leur entretien.....	xxvii	3, 8, 23
do.....	En général.....	.....	7
Edmonton.....	Edifices publics.....	.....	6, 11
do.....	Dépôt d'immigrants.....	xx	6, 34
Entretien.....	Edifices publics à Ottawa.....	xviii	5, 29
Escuminac.....	Lignes télégraphiques.....	.....	18, 167
Esquimalt.....	Bassin de radoub.....	xviii	16, 85, 223
Esquimaux, Pointe aux.....	Service télégraphique.....	xxv	165
Etang du Nord.....	Travaux.....	.....	15
Etat annuel.....	Dépenses.....	.....	3
Farnham-Ouest.....	Bureau de poste.....	.....	4
Fénélon, Chutes.....	Réparations aux glissoires.....	.....	138
Fonctionnaires principaux.....	Ministère des travaux publics, 1841 à 1893.....	xxi	189
Fort Macleod.....	Casernes et douane.....	xx	6, 11, 35, 233
do.....	Pont.....	.....	19, 83
Fort Saskatchewan.....	Casernes.....	xx	6, 35
Français, Baie du (Pickering).....	Dragage.....	xxii	18, 77
do Rivière des.....	Brise-lames.....	xx	13, 53
Fraser, Rivière.....	Améliorations du chenal.....	xvii	16, 18, 85
Fraserville (Rivière-du-Loup).....	Bureau de poste.....	xxii	4, 26

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Frédéricton	Bureau de poste	xix	8, 25, 230
Galerie Nationale des Beaux-arts	Rapport	xi	5
Galt	Bureau de poste		5, 9, 232
Gananoque	Douane		5, 9, 10, 232
do	Dragage	xxii	18, 77
Gardiens	Noms, salaires	xviii	8, 37, 192
Gaspé	Ouverture de la navigation	xix	214
Gatineau, Rivière	Glissoires et estacades		19, 131, 133
Gaz	Edifices fédéraux		143
George McKenzie	Dragueur		91, 100, 111
Georgetown	Jetée, dragage	xxiii	17, 43
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Georville	Quai	xxi	13, 54
Glissoires et estacades	Perception des droits	xxiv	18, 149
do do	Rapport du percepteur, etc.	xxiv	149
do do	Rapport sur la région de Newcastle	xxv	10, 137
do do	do do d'Ottawa	xxv	19, 129
do do	do do du Saguenay	xxv	18, 145
do do	do du personnel		150
do do	do sur la région du Saint-Maurice	xxv	18, 141
Goderich	Bureau de poste		5, 10, 232
do	Jetée	xxii	16, 18, 77
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	xxv	20, 169
Gauthier, Crique	Dragage	xviii	18, 49
Goulet du Sud	Quai	xxi	13, 59
Grand-Détroit	do	xxi	13, 54
Grand-Falls, N.-B	Barrage	xviii	14, 66
Grand-River	Pont York		19
Grande-Rivière	Améliorations	xxiv	15, 69
Great-Village	Quai		13
Grosse-Ile	Quarantaine et quai	xxiii	4, 26, 15, 69
do	Service télégraphique		20, 167
Gray, Ile de	Brise-lames	xix	14, 63
Guelph	Bureau de poste		5, 10, 232
Halifax	Edifice fédéral	xxi	3, 8, 23, 230
do	Entrepôt de vérification	xxi	3, 8, 230
do	Bassin de radoub	xviii	13, 223
do	Dépôt d'immigrants	xxi	3, 8, 24
do	Pénitencier		3, 230
do	Navigation, etc.	xix	214
Hall's Harbour (Port de Hall)	Jetée		13
Hamilton	Dragage	xxii	16, 77
do	Bureau de poste	xxii	5, 10, 29, 232
do	Salle d'exercices militaires		5, 10
Hampton	Dragage	xx	17, 65
Harbourville	Brise-lames		14, 61
Higgins' Shore	Jetée	xxiii	14, 43
Hull	Bureau de poste		4, 8, 231
Hurd's Point	Jetée		14
Ile au Renard	Charpente à encaissement		13
Ile de Gray	Brise-lames	xix	14, 63
Ile de Pictou	Quais	xxi	13, 57
Ile de Pierre	Brise-lames	xx	13, 59
Iles de la Madeleine	Service télégraphique		20, 167
Iles Pelées	Lignes télégraphiques		20
Ile Verte	Prolongement de la chaussée	xxiv	15, 69
Imprimerie	Rapport sur		31
Indian-Head	Ferme expérimentale		6, 11
Ingonish-Sud	Port		13
Irish Cove	Quai	xxi	13, 54
Jetées	En aval de Québec		15
Joggins	Brise-lames		13
Joliette	Réparation du bureau de poste		4, 9, 231
Kaministiquia, Rivière	Dragage	xxii	16, 81
Kamloops	École d'industrie des Sauvages	xvii	7, 35
do	Bureau des terres fédérales		12
Kamouraska	Quai		15
Kennebecasis, Rivière	Amélioration du chenal	xx	17, 65
Kincardine	Port	xxii	16, 18, 77

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Kincardine	Ouverture de la navigation.	xix	214
Kingston, N.-B.	Quai	xx	16, 18, 78
Kingston, Ont.	Enlèvement de batture	xxii	16, 18, 78
do	Bassin de radoub.	xviii	16, 78
do	Collège militaire		5, 10
do	Ouverture de la navigation	xix	214
do	Edifices publics		5, 10, 232
Kingsville	Jetée	xxii	16, 78
Knowlton's Landing	Quai.	xxiv	15, 69
Kootenay	Casernes		6
Kutawa	do		7
Lac des Deux-Montagnes	Dragage.	xxiii	18, 70
Lachine	Bureau de poste	xxiii	9, 26
do	Bureau du canal		9
Lac Mégantic.	Jetée	xxiv	14, 69
Lait, Rivière au	Casernes		7
Laprairie	Bureau de poste		4
do	Mur de soutènement	xxiv	15, 70
L'Ardoise	Brise-lames	xx	13, 55
Lanoraie	Jetée	xxiv	15, 70
Lethbridge	Casernes		11
do	Pont de la rivière du Ventre.	xx	19
do	Bureau des terres fédérales		11
Bassin de radoub de Lévis.	Rapport	xviii	15, 70, 223
Bateau passeur de Lévis.	Quai.	xxiv	15, 71
Lignes télégraphiques.	Rapport, etc	xxv	19, 165
do	Recettes et dépenses		167
do	Dépenses totales des lignes du St-Laurent.	xxiv	20
Lindsay	Bureau de poste		5, 10, 232
Lismore.	Quai.	xxi	13, 55
Little Current	Creusage du chenal.	xxii	16, 78
London, Ont.	Edifices publics.		5, 10, 232
Londres, Angleterre.	Résidence du Haut-Commissaire		7, 233
Long Sault.	Quai.		15
Longueuil	Quai, dragage	xxiv	15, 18, 71
Louisbourg, Port de	Ouverture de la navigation.	xix	214
Louis' Head	Travaux.	xx	55
Loutre, Rivière à la	Jetée	xxiii	14, 44
Low Point	Télégraphe.		19, 167
Lunenburgh	Bureau de poste		3
Mabou	Améliorations du port.	xxi	13, 17, 55
Mâchoire de l'Original	Palais de justice		7
Macleod	Casernes	xv	6, 11, 20, 35
Madawaska, Rivière.	Jetée, barrages, etc		19, 131, 133
Malbaie ou Murray Bay.	Jetée	xxiv	15, 71
Malpèque.	Brise-lames.	xxiii	14, 44
Manitoba	Edifices.	xix	6, 33, 83
do Ports du.			5, 16
Margaretville.	Brises-lames	xx, xxi	13, 57
Margarie	Jetée	xxi	13, 56
Maria, Pont de la rue	Reconstruction		19, 130, 133
Matane.	Jetée, dock	xxiv	15, 71
McNair's Cove.	Brise-lames		13
Meaford	Port	xxii	16, 18, 78
Meagher's Beach	Améliorations		13
Meat Cove.	Télégraphe.		19, 167
Mécaniciens	Noms, salaires, etc.	xviii	8, 37, 192
Medicine Hat.	Casernes		7, 11
Merigomish.	Quai		13
Mille Îles	Creusage des rapides		7, 79
Miller's Landing	Barrage.	xviii	86
Miminegash	Port.	xxiii	14, 44
Minnedosa.	Bureau des terres		11
Modifications de la loi.		xx	13, 55
Moidart	Débarcadère.		14, 64
Moncton	Bureau de poste.		3, 8, 231
Montagne de Bois	Casernes.		7
do du Tondre.	do		7
Montagne, Station de la.	Rivière Ottawa.		130, 133
Montague	Bureau de poste		3, 8, 230

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Montréal.....	Douane.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Salle d'exercices militaires.....		9
do.....	Entrepôt de vérification.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Port.....	xxiv	74
do.....	Dépôt d'immigrants.....		4, 9
do.....	Bureau du revenu de l'intérieur.....	xxiii	4, 9
do.....	Bureau de poste.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Chenal, dragage.....		95, 106, 113
do.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214
Morden.....	Quai.....		13
Mousomin.....	Palais de justice.....		7, 11, 233
Murray Bay.....	Jetée.....	xxiv	15, 71
Nanaïmo.....	Bureau de poste.....	xvii	7, 36
do.....	Port, Rocher Nichol.....	xvii	16, 86
Napanea.....	Bureau de poste.....		5, 10, 232
Nappan.....	Ferme expérimentale.....	xxi	3, 24
Nations, Rivière des Petites.....	Amélioration du chenal.....	xxii	16, 79
Navigation.....	Ouverture et fermeture de la.....	xix	214
Nègre, Pointe du.....	Brise-lames.....	xix	14, 63
Neguac.....	do.....	xix	14, 64
Neiges, Enlèvement des.....			5
Neuf-Milles, Crique de.....	Jetée.....		14
New-Carlisle, Région de.....	Glissoires et estacades.....	xxv	137
Newcastle, N.-B.....	Bureau de poste.....	xix	3, 8, 25, 231
Newcastle, Ont.....	Glissoires et estacades.....	xxv	19, 137
"New Dominion".....	Dragueur.....		90, 98, 110
New-Glasgow.....	Bureau de poste.....		8, 3, 230
New-Westminster.....	Édifices publics.....	xvii	7, 12, 36
do.....	Propriétés publiques.....		227
do.....	Quai.....		17
Niagara, Chutes.....	Bureau de poste.....		5, 10, 232
Nicolet, Rivière.....	Ouvrages de protection du port.....	xxiv	15, 18, 71
Nicomack, Rivière.....	Nettoyage du chenal.....	xvii	17, 86
Nipissing.....	Dragueur.....		92, 101, 111
Noire, Rivière.....	Jetée.....	xix	14, 19, 131,
			133
Nouveau-Brunswick.....	Édifices publics.....	xix	3, 14, 26, 60,
			230
Nouvelle-Ecosse.....	Service télégraphique.....	xx	48, 164
Oakville.....	Améliorations.....	xxii	16, 18, 79
Oignons, Lac aux.....	Casernes.....		7
Oiseaux, Îles aux.....	Débarcadère.....	xxi	50
Ontario.....	Dragueur.....		92, 104, 112
Ontario.....	Service télégraphique.....		20
Orangeville.....	Bureau de poste.....		5, 10, 232
Orillia.....	Édifice public.....	xxii	5, 29
Oromocto, Bttures d'.....	Barrage.....	xxiii	14, 64
Ottawa.....	Ferme expérimentale centrale.....	xxii	5, 10, 29
do.....	Musée géologique.....	xxii	5, 29, 232
do.....	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall.....	xxii	6, 30, 233
do.....	Parc de la Côte du Major.....	xix	5, 31
do.....	Édifices du parlement.....	xxiii	5, 29, 31, 232
do.....	Terrains do.....	xxii	5, 31
do.....	Bureau de poste.....		5, 232
do.....	Imprimerie.....		5, 232
do.....	Édifices publics, etc.....		5, 232
do.....	Cour suprême.....		5
do.....	Bloc Langevin, palais administratifs.....		5
do.....	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts.....	xvii	5, 31
Ottawa, Rivière.....	Dragage.....	xxii	16, 18, 79
do Travaux de la rivière.....	Glissoires et estacades.....		19, 20, 129
Owen-Sound.....	Port.....	xxii	16, 18, 79
do.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214
Pacife.....	Dragueur.....		94, 108
Parry-Sound, District de.....	Améliorations du chenal.....	xxii	16, 79
Pembroke.....	Bureau de poste.....		5, 10
Penitencier.....	Halifax.....		3, 230
Percé.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214
Percepteur des droits de glissoires ou estacades.....	Rapport.....	xxiv	18, 149

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Perdrix, Ile aux.	Quarantaine de Saint-Jean, N.-B.	xix	3, 14, 67
Personnel	Glissoires et estacades	xxv	160
Peterborough	Douane	xxii	5, 10, 31, 233
Petewawa, Rivière	Barrages, glissoires, estacades, etc.		19, 131, 133
Petite-Nation	Améliorations		16
Petrolia	Bureau de poste	xxii	6, 31
Pickering (Baie des Français)	Dragage	xxii	18, 77
Pictou, Ont.	Bureau de poste		6
do	Dragage	xxii	80
Pictou, N.-E.	Port, dragage, etc.	xxi	17, 57
do	Hôpital de la marine		3, 8
do	Ouverture de la navigation, etc.	xix	214
do	Quarantaine	xxi	3, 8, 24
Pincher Creek	Casernes		7
Place-Cartier	Entretien		19
Pointe-aux-Ésquimaux	Service télégraphique		20
Pointe à Valois	Quai		15
Pointe-Nepean	Entretien		19
Pointe-Saint-Pierre	Enlèvement d'un récif		15
Pont Dufferin	Ottawa		19, 130, 133
Ponts et Chaussées		xxiv	19, 72, 74, 83, 130
Portage du Fort.	Stations de glissoires		130, 133
Port-Arthur	Dépôt d'immigrants		6
do	Bureau de poste	xxii	6, 10, 32
do	Port		16
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Port-Colborne	Bureau de poste		6, 10, 233
Port-Crédit	Dragage	xxii	18, 80
Port-Dover	Ouverture de la navigation	xix	214
Port-Elgin	Brise-lames	xxii	16, 80
Port-George	Port		13
Port-Hood	Port, Brise-lames, etc.	xx	13, 17, 58
Port-Hope	Jetée, etc.	xxii	16, 18, 80
do	Bureau de poste		6, 10, 232
do	Ouverture de la navigation	xix	214
Portland	Bureau de poste		8, 25, 231
Port-La Tour	Canal, etc.	xii, xvi	14, 67
Port-Lorne	Brise-lames	xx	13, 58
Port-Maitland	Port	xx, xxi	13, 58
Port-Selkirk	Jetée	xxiii	14, 45
Port-au-Beurre	Dragage	xxiii	15, 68
Ports, I.P.-E.	En général	xxiii	14, 17, 41
do N.-B.	do		14
do P. Q.	do	xxiv	14, 18
do Man	do	xix	16, 18
do T. N.-O.	do	xx	16
do N.-E.	do	xxi	13, 48
do Ont.	do	xxii	16, 75
do C.-B.	do	xvii	16, 18
do et Rivières	do		17
Portsmouth, N.-B.	Bureau de poste		3
Port-Stanley	Ouverture de la navigation	xix	14
do	Jetée	xxii	16, 81
Pownal	Jetée, dragage	xxiii	17, 45
Prescott	Edifices publics		6, 10, 233
Priestman	Dragueur		94
Prince-Albert	Douane, etc.	xx	7, 11, 35, 233
do	Bureau des bois et des terres de la couronne		7
do	Dépôt d'immigrants		7
do	Casernes de la police à cheval		7
Prince-Edouard, Ile du	Edifices publics	xxiii	3, 8, 24, 230
Prince-Edward	Dragueur		90, 99, 110
Provinces Maritimes	Service télégraphique	xxv	19, 172
Propriétés	Achetées et vendus		207
do	Louées		208
Propriétés publiques, Colombie-B.	Valeur		227
Publico-Ouest	Travaux		13
Quaco	Brise-lames	xix	14, 65
do Ouest	Barrage	xviii	14, 65

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Québec.....	Citadelle.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Bureau du commis des travaux.....		4
do.....	Bureau des mesureurs de bois.....	xxiii	4, 9, 27
do.....	Douane.....		4, 9, 231
do.....	Dragage.....		18
do.....	Salle d'exercices militaires.....		4
do.....	Entrepôt de vérification.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Dépôt d'immigrants.....		4
do.....	Bureau du revenu de l'intérieur.....		4
do.....	Ouverture et clôture de la navigation.....	xix	214
do.....	Observatoire.....		4, 9
do.....	Bureau de poste.....	xxiii	4, 9, 27, 231
do.....	Anciens terrains du parlement.....		4
do.....	Quai de la Reine.....	xxiv	15, 71
do.....	Télégraphes.....	xxv	20, 176
do.....	Bureau de poids et mesures.....		4
do.....	Dragueur.....		93, 103, 112
Queen.....	Service télégraphique.....		167
Recettes et dépenses.....	Ecole d'industrie.....	xx	7, 34
Red Deer.....	Bureau des terres.....		11
do.....	Casernes, etc.....	xx	7, 35
Régina.....	Chambre du conseil.....	xx	7, 35
do.....	Palais de justice.....	xx	12, 35, 233
do.....	Prison et asile.....		7, 233
do.....	Nouvelle résidence du gouverneur.....	xx	7, 12, 35
do.....	Dépôt d'immigrants.....	xx	7, 35
Relevés hydrographiques et examens.....	Liste des localités.....		87
Renard, Ile au.....	Charpente à encaissement.....		13
Richibouctou.....	Port.....	xix, xx	14, 17, 65
Rideau Hall.....	Ottawa.....	xxii	6, 30, 232
Rimouski.....	Quai.....	xxiv	15, 72
Rivière.....	Quai.....	xxiv	15, 72
do.....	Améliorations.....		15
do.....	Ecluse, etc.....	xxviii	15, 72
do.....	Bureau de poste.....	xxii	4, 26
do.....	Approfondissement du chenal.....		17, 65
do.....	Nettoyage du chenal.....	xxiv	15, 72
do.....	do.....	xxiv	15, 72
do.....	Enlèvement d'obstructions.....	xxiv	15, 72
do.....	Dragage.....		16
do.....	Chenal.....		18, 18
Fleuve.....	Chenal pour navires.....		15, 95, 106, 113
Rivière.....	Améliorations.....		15
do.....	Dragage, etc.....	xxiv	15, 72
do.....	Barrage à la Chute aux Iroquois.....	xxviii	19, 73
do.....	Barrage.....	xxviii	15, 18, 73
do.....	Brise-lames.....	xx	13, 53
do.....	Améliorations.....		16
do.....	Bureau de poste.....	xxii	4, 26
do.....	Améliorations du chenal.....	xxvii	16, 18, 85
do.....	Glissoires et estacades.....		19, 131, 133
do.....	Dragage.....	xix	18, 83
Rocher.....	Station, glissoires de la rivière Ottawa.....		130, 133
do.....	Port de Nanaïmo.....	xxvii	16, 86
Rondeau.....	Jetées.....	xxii	16, 81
Round Hill.....	Travaux.....	xxviii	13, 59
Rustico-Nord.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214
Rustico-Sud.....	Brise-lames.....	xxiii	14, 45
Saint-Albert.....	Casernes.....	xx	7, 35
Sainte-Anne de la Pérade.....	Dragage.....	xxiv	15, 74
Sainte-Anne des Monts.....	Charpente à encaissement.....	xxiv	15, 74
Sainte-Anne du Saguenay.....	Quai.....	xxiv	15, 74
Sainte-Catherine.....	Bureau de poste.....	xxii	6, 10, 32, 233
Saint-Henri.....	do.....		4
Saint-Hyacinthe.....	do.....	xxiii	4, 27
Saint-Jean, N.-B.....	Bureau des examinateurs du service civil.....	xiv	3, 4, 8, 25, 231
do.....	Douane.....	-xix	4
do.....	Bureau du revenu de l'intérieur.....		4
do.....	Hôpital de la marine.....	xiv	4, 8, 26, 231
do.....	Ouverture de la navigation.....	xix	214

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Saint-Jean, N.-B.	Bureau de poste.	xiv	4, 8, 26, 231
do	Caisse d'économie	xiv	4, 8, 26
do (Pointe du Nègre)	Travaux du port.	xix	14, 63
do Rivière.	Améliorations de la navigation.	xx	14, 66
Saint-Jean, P.-Q.	Ouverture de la navigation.	xix	214
do	Bureau de poste.		4, 9, 231
Saint-Jérôme	Edifice public.	xxiii	4, 9, 27, 231
Saint-Laurent.	Quai		15
Saint-Laurent, Fleuve.	Chenal de la navigation.	xxiv	14, 74, 95, 106
Saint-Laurent, Golfe	Service télégraphique.	xxv	20, 169
Saint-Louis	Dragueur		93, 102, 111
Saint-Martin	Bureau de poste		4, 231
Saint-Maurice, Région du	Glissoires et estacades	xxv	18, 20, 141
do	Travaux.		142
Saint-Michel.	Quai	xxiv	15, 75
Saint-Paul	École d'industrie des sauvages.		6
Saint-Pierre, Baie.	Brise-lames	xxiii	14, 46
do do	Ouverture de la navigation.	xix	215
do do	Creusement du canal.		170
Saint-Stephen, N.-B.	Bureau de poste.		4, 8, 231
Sainte-Thérèse.	do		4, 231
Saint-Thomas.	do		6, 10, 233
Saguenay, Région du.	Glissoires et estacades.	xxv	18, 145
Saltcoats	Bureau des terres fédérales.		12
Samson.	Dragueur		95, 109
Sapeurs, Pont des.	Ottawa		19, 130, 133
Sarnia.	Ouverture de la navigation		215
Saulnierville.	Jetée		13
Sault Sainte-Marie.	Ouverture de la navigation		215
do	Charpente et encaissement.		16
Saint-Vincent de Paul.	Pénitencier	xxiii	4, 9, 27
Saint-Zotique	Quai.	xxiv	15, 75
Service général.	Colombie-Britannique.		18
Shédiac (Pointe du Chêne).	Ouverture de la navigation		215
Sherbrooke	Bureau de poste.		4, 9, 231
Shippegan	Port	xix	14, 66
Skeena, Rivière	Améliorations du chenal.	xvii	17, 86
Somas, Rivière.	Améliorations	xvii	17, 86
Sonneries, Service des.	Edifices fédéraux.	xviii	29
Sorel	Ouverture de la navigation.		215
do	Brise-glace.	xxiv	15, 73
do	Bureau de poste		4, 9, 231
Souris	Hôpital de la marine	xviii	3
Southampton	Jetée	xxi	16, 82
St. Lawrence	Dragueur		83, 96, 110
Stratford.	Edifice public.		6, 10, 233
Strathroy	Bureau de poste		6, 10, 233
Sturgeon.	Jetée—Dragage.	xxiii	17, 46
Summerside.	Hôpital de la marine		3
do	Bureau de poste.	xvi	8, 230
do	Dragage.	xxiii	17, 47
Sussex, N.-B.	Bureau de poste	xix	4, 8, 26, 231
Sydney-Nord	do		8, 3, 230
do	Ouverture de la navigation.	xix	214
Sydney-Sud.	Reconstruction du quai, quarantaine		3
do	Bureau de poste		3
Tadoussac.	Quai	xxiv	14, 75
do	Ouverture de la navigation.		215
Téléphone, Service du.	Edifices publics.		37
Terrains du parlement	Ottawa.	xxii	5, 31
Terreneuve.	Service télégraphique.		20, 165, 168
Territoires du Nord-Ouest.	do	xx	6, 20
Thames, Rivière.	Dragage	xxiii	18, 81
Thornbury.	do	xxii	16, 18, 82
Tignish.	Brise-lames	xxiii	14, 47
Tobique, Rivière	Améliorations du chenal.	xx	14, 67
Toronto.	Bureau des examinateurs du service civil		6, 233
do	Douane, etc.	xxii	6, 10, 32, 233
do	Salle d'exercices militaires	xxii	6, 32
do	Entrepôt de vérification.	xxii	6, 10, 33, 233

Travaux Publics.

Nom de la localité, etc.	Nature des travaux dont il est question.	Page du rapport.	Pages des annexes.
Toronto.....	Port	xxii	16, 82
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xxii	6, 10, 33, 233
do	École militaire		6
do	Ouverture de la navigation		215
Tracadie	Port	xix	14, 67
Travaux sur les rivières navigables.....		xvi	
Trenton.....	Chenal	xxii	18, 83
do	Bureau de poste	xxii	6, 10, 33, 233
Trois-Pistoles.....	Quai	xxiv	15, 75
Trois-Rivières	Douane	xxiii	4, 9, 28
do	Quai		15
do	Ouverture de la navigation		215
Trout Cove.....	Brise-lames	xx	13, 59
Truro.....	Edifices publics		3, 8, 230
Tynemouth, Crique.....	Brise-lames	xix	14, 67
Valleyfield.....	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 28, 331
Vancouver.....	do	xvii	7, 12, 35
Vase-Blanche, Rivière de la.....	Dragage	xix	18, 83
Ventre, Rivière du,—Lethbridge.....	Pont	xx	17, 83
Vermillon, Rivière.....	Glissoires et estacades	xviii	19, 73
Victoria, C.-B.....	Edifices publics	xvii	7, 12, 36
do C.-B.....	Casernes, etc	xvii	7, 37
do C.-B.....	Améliorations du port	xvii	17, 18, 84, 87
do C.-B.....	Batterie de la Pointe Macaulay		7
do C.-B.....	Propriétés publiques		227
do C.-B.....	Lignes télégraphiques		20, 181
do I.P.-E.....	Jetée	xxiii	14, 47
Viellard, Rivière du.....	Pont	xx	19, 83
Walkerton.....	Bureau de poste	xxii	6, 10, 33, 233
Walton.....	Brise-lames		13
Whitehead, Ile,—et Grand Détroit.....	Lignes télégraphiques	xxv	19, 165
Warton.....	Ouverture de la navigation		215
Wellington, Rue.....	Ottawa		19
Windsor, N.-E.....	Bureau de poste		3, 8, 230
do Ont.....	Ouverture de la navigation		215
do Ont.....	Edifice public	xxii	6, 10, 33, 233
Winnipeg.....	Edifices publics	xix	6, 11, 33, 233
do	Bureau de poste	xix	6, 11, 34, 233
do	Ouverture de la navigation		215
Winnipeg.....	Dragueur		94
Woodstock, N.-B.....	Bureau de poste	xix	4, 8, 25, 231
Writing-on-Stone.....	Casernes		7
Yamachiche.....	Jetée		15
Yamaska, Rivière.....	Barrage	xviii	15, 73
do	Travaux	xxiv	15, 18, 68, 73
Yarmouth.....	Bureau de poste		13
do Port.....	Travaux		3, 8, 230
York, Factorie de.....	Ouverture de la navigation		215

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 6 février 1893.

A l'honorable

JOSEPH ALDRIC OUMET,

Ministre des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1891.

Ce rapport fait mention des travaux les plus importants exécutés sous la direction et la surveillance du département, pendant l'exercice.

Dans les annexes ci-jointes, on trouvera l'état détaillé des dépenses, ainsi que les rapports des fonctionnaires du département, sur l'étendue et la nature des services exécutés, dans la construction, les réparations et l'entretien des édifices publics des ponts, des lignes télégraphiques de l'Etat, des glissoires et des estacades, etc., dans tout le Canada.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont:—

Les édifices publics, leur construction et leur entretien.

Le dragage et les dragueurs.

Les glissoires et les estacades, et la perception de leur revenu.

Les havres et les jetées, leur amélioration et leur construction.

Les ponts et les chaussées.

Les télégraphes.

Les travaux sur les rivières navigables.

Afin de pouvoir plus facilement le consulter, le court résumé suivant des travaux exécutés a été disposé, alphabétiquement, en tant que la chose a pu se faire.

ACTES DU PARLEMENT.

MODIFICATIONS DE LA LOI.—On trouvera à l'annexe n° 18, page 219, une liste des actes passés dans le cours de la dernière session du parlement, relativement aux travaux publics.

BASSINS DE RADOUB.

ANNEXE n° 19.—Cette annexe, page 223, est un état qui indique les dimensions des divers bassins de radoub en exploitation en Canada.

ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUB DE.—On trouvera à l'annexe n° 3, page 85, un rapport sur les opérations de ce bassin.

KINGSTON, BASSIN DE RADOUB DE.—Ce bassin a été terminé et est maintenant en parfait état d'exploitation. Vingt et un vaisseaux de toutes sortes se sont servis du bassin, depuis la date où il a été terminé, en novembre 1891, jusqu'au 30 juin 1892.

(Voir annexe n° 3, page 78.)

LÉVIS, BASSIN DE RADOUB DE.—Ce bassin a été sous le contrôle des commissaires du port de Québec jusqu'au mois d'octobre 1890, époque où le département en a pris la direction. Depuis lors, les améliorations, néanmoins, ont été faites, et le bassin a été tenu en bon état. Le dragueur de l'Etat, n° 11, a travaillé pendant 15 jours à améliorer l'entrée du bassin.

(Voir annexe n° 3, page 70.)

Travaux Publics.

PERSONNEL.—Annexée à ce rapport, à la page 197 de l'annexe n° 14, se trouve une liste qui donne l'âge, la date de la nomination, le traitement de tous les employés préposés aux bassins de radoub.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

EDIFICES.—Des édifices publics ont été agrandis, améliorés, réparés ou installés, aux endroits suivants dans le cours du dernier exercice :—

Ferme expérimentale, Agassiz,	Douane, Victoria,
Ecole industrielle, Kamloops,	Casernes de la batterie "C," Victoria,
Bureau de poste, etc., Nanaïmo,	Refuge des immigrants, Victoria,
Edifice public, New-Westminster,	Edifice public, Victoria.

Comme le premier entrepreneur n'a pu exécuter les travaux, le contrat pour la construction du bureau de poste de Vancouver a été de nouveau adjugé. On a fait l'acquisition d'un emplacement pour la nouvelle salle d'exercice et on a passé contrat pour l'érection de l'édifice.

(Voir annexe n° 1, page 7, et n° 2 pages 35-37.)

PORTS ET RIVIÈRES.—Pour faciliter la navigation et la rendre plus sûre, on a enlevé des obstacles au moyen des dragueurs et autrement, dans les ports et les rivières suivants :—

Rivière Columbia,	Havre de Nanaïmo,
do Courtney,	Rivière Nicomeckel,
do Cowichan,	do Skeena,
do Fraser,	do Somas.

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES.—A l'annexe n° 20, page 227, se trouve un état, préparé par M. F. C. Gamble, ingénieur résidant, Colombie-Britannique, qui indique le nombre et la valeur des propriétés que possède le gouvernement dans la ville de New-Westminster.

CONTRATS.

L'ANNEXE n° 15, page 203, contient un état qui indique les contrats passés, les propriétés achetées et vendues, et les propriétés dont le département a été locataire ou locateur pendant l'exercice.

CORRESPONDANCE.

L'ANNEXE n° 16, page 211, donne un état de la correspondance officielle du département, avec celle de ses principaux fonctionnaires de 1867 au 30 juin 1892.

DÉPENSES.

ANNEXE n° 1.—Cette annexe est un état succinct fait par le comptable du département et qui indique les dépenses des divers services pendant le dernier exercice.

L'ANNEXE n° 21, pages 229 à 234, est aussi un état préparé par le comptable donnant en détail toutes les dépenses faites en rapport avec les réparations, etc., de tous les édifices publics sous le contrôle du département, pendant le dernier exercice.

DRAGUEURS.

DRAGAGE.—On trouvera à l'annexe n° 3, de la page 88 à la page 126, le rapport sur les opérations des divers dragueurs dans les différentes provinces, et à l'annexe n° 1, pages 17-18, l'état des dépenses faites à ce titre.

ECLUSES ET BARRAGES.

Des travaux d'agrandissement, de réparations et de construction ont été exécutés, dans le cours du dernier exercice, en rapport avec les écluses, les barrages de prise d'eau et autres barrages qui suivent :—

Barrage de Grandes Chutes, N.-B.	Barrage de Round Hill, N.-E.
Barrage du débarcadere de Miller, C.-B.	Barrage de la rivière Vermillon, P.Q.
Barrage et battures d'Oromoctou, N.-B.	Ecluse et barrage de la riv. Yamaska.
Ecluse et barrage de la rivière du Lièvre.	Barrage de Quaco-Ouest, N.-B.

(Voir annexe n° 1, pages 13 à 16. Annexe n° 3, pages 59 à 73.)

EDIFICES ET TERRAINS PUBLICS, OTTAWA.

ENTRETIEN.—Les services du chauffage, de l'éclairage, des sonneries et de l'eau en rapport avec le parlement et les autres édifices publics de la capitale ont été maintenus avec efficacité tout en tenant compte des améliorations et de l'économie.

On trouvera les détails à l'annexe n° 1, page 5. A l'annexe n° 2, pages 29 à 31. A l'annexe n° 21, page 232.

EDIFICES FÉDÉRAUX.

L'ANNEXE n° 1, de la page 3 à la page 13, renferme un état par provinces, qui indique les sommes employées pour le chauffage, l'éclairage et l'eau des divers édifices publics dans tout le Canada pendant le dernier exercice. (Voir aussi l'annexe n° 21, page 230.)

FONCTIONNAIRES.

L'ANNEXE n° 12, page 189, est un état qui donne les noms, avec la date des nominations, etc., des principaux fonctionnaires du ministère des travaux publics, à compter de 1841 jusqu'en 1893.

GALERIE DES BEAUX ARTS.

La collection de la galerie des beaux arts s'est augmentée de deux peintures à l'huile :—

Twilight, par mademoiselle M. A. Bell,

Marine, par Franklin Bromwell,

et d'un buste de grandeur naturelle de L. R. O'Brien, A. R. C., par Hamilton McCarthy, A. R. C.

Voici le nombre de visiteurs qui ont inscrits leurs noms pendant chaque exercice depuis l'inauguration de la galerie :—

1882-83	8,261
1883-84	9,928
1884-85	11,893
1885-86	8,792
1886-87	11,943
1887-88	16,593
1888-89	14,241
1889-90	18,048
1890-91	21,289
1891-92	20,026

Le rapport du curateur se trouve à l'annexe n° 11, page 185.

Travaux Publics.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

RAPPORT DU PERCEPTEUR.—On trouvera à la page de l'annexe n° 8, le rapport du percepteur des droits de glissoire et d'estacades.

Huit états sont annexés à ce rapport, savoir:—

1er Etat indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

2e Etat indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

3e Etats des droits de glissoires et d'estacades de la rivière d'Ottawa, dus depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

4e Etat des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux de l'Ottawa, à percevoir à Ottawa antérieurement, au 1er juillet 1889.

5e Etats des droits de glissoires à percevoir, district d'Ottawa, et pour lesquels des *bons* ont été expédiés à Québec pour être perçus et qui sont restés à percevoir le 30 juin 1892.

6e Etats des droits de glissoires et d'estacades produits par les travaux du Saint-Maurice, à percevoir le 30 juin 1891, et qui restaient à percevoir le 30 septembre 1891.

7e Etat de droits de glissoires produits par les travaux du Saguenay, à percevoir le 30 juin 1892.

8e Etat des droits produits par les travaux de Fenelon Falls, Ontario, à percevoir le 30 juin 1892.

NEWCASTLE, DISTRICT DE.—On trouvera à la page 137 de l'annexe n° 5, une description détaillée des réparations qui ont été exécutées et un état qui indique la quantité de bois passé par la glissoire.

OTTAWA, DISTRICT DE.—On trouvera à l'annexe n° 4, page 129, un rapport détaillé sur les travaux exécutés sous la direction du département un état qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Ottawa et ses tributaires.

SAGUENAY, DISTRICT DU.—Le rapport du surintendant des glissoires de cette région se trouve à la page 145, annexe n° 7.

SAINTE-MURICE, DISTRICT DU.—Le rapport du surintendant et les détails des dépenses en rapport avec l'entretien des travaux de la région du Saint-Maurice se trouvent à l'annexe n° 6, page 141.

PERSONNEL.—Annexe n° 9, page 160, se trouve une liste qui donne les noms, les dates de nomination, les salaires des personnes employées à toutes les glissoires et estacades du Canada.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BRISE-LAMES.—Les brises-lames des endroits suivants ont été réparés, prolongés ou reconstruits pendant le dernier exercice, savoir:—

Baie-Fortune,

Campbell's Cove,

Brae Harbour,

Malpeque.

(Voir annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 41.)

EDIFICES.—L'édifice fédéral de Charlottetown et l'hôpital de la marine de Souris ont subi de légères réparations.

(Voir annexe n° 1, page 3. Annexe n° 2, page 24. Annexe n° 21, page 230.)

JETÉES.—Dans le cours du dernier exercice, les jetées des endroits suivants ont été réparées, reconstruites ou prolongées, savoir :—

Miminegash,	Summerside,
Rustico,	Tignish.

(Voir annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 41.)

PORTS.—Des améliorations ont été exécutées dans les ports suivants, savoir :—

Bay View,	Cardigan-nord,
Belfast,	Port Selkirk,
Clifton,	Pownal,
Georgetown,	Rustico (sud),
Rive Higgin,	Baie Saint-Pierre,
Miminegash,	Sturgeon,
Rivière au Vison,	Victoria.

MANITOBA.

DRAGAGE.—Du dragage exécuté dans le but d'améliorer la navigation a été fait à travers la barre située à l'embouchure de la branche occidentale de la rivière Rouge, à 18 milles de Selkirk, et à l'embouchure de la rivière de la Vase-Blanche, à 9 milles à l'ouest de Westbourne, dans le comté de Marquette.

(Voir annexe n° 3, page 83.)

EDIFICES.—On a fait l'acquisition d'articles d'installation pour les édifices des endroits qui suivent :—

Brandon, bureau de poste.	Winnipeg, dépôt d'immigrants.
Winnipeg, do do.	

(Voir annexe n° 1, page 6. Annexe n° 2, page 33.)

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

EMPLOYÉS.—Une liste des mécaniciens, etc., employés dans les édifices publics du Canada, se trouve à l'annexe n° 13, pages 192, ainsi qu'un état qui indique la date de la naissance, la position, la date de la nomination et les salaires.

NAVIGATION, OUVERTURE ET CLOTURE DE LA.

DATES.—A la page 214, annexe n° 17, on trouvera une liste alphabétique des principaux ports du Canada, qui indique la date de la formation de la glace, et partant, de la clôture de la navigation à chaque endroit, en 1891, ainsi que la date de l'ouverture de la navigation en 1892, etc.

Le département doit ces renseignements à l'obligeance des fonctionnaires de la douane à ses ports respectifs.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BRISE-LAMES ET JETÉES.—A chacun des endroits suivants des brise-lames ont été ou commencés, réparés ou prolongés dans le cours du dernier exercice, savoir :—

Rivière Noire,	Ile aux Perdrix,
Cap Tormentin,	Quaco,

Travaux Publics.

Caraquette,	Quaco, ouest,
Clifton,	Richibouctou,
Ile de Gray,	Shippegan,
Kingston,	Tracadie,
Pointe du Nègre,	Tynemouth Creek.
Néguac,	

ÉDIFICES.—Dans le cours de l'exercice le département a été occupé à réparer et à améliorer les édifices publics suivants, savoir :—

Bathurst,	Portland, bureau de poste,
Chatham,	Saint-Jean, douane,
Carleton,	do hôpital de la marine,
Dalhousie,	do bureau de poste,
Frédéricton,	Saint-Jean, caisse d'économe,
Newcastle,	Sussex, édifice public,
Portland, bureau météorologique,	Woodstock, édifice public.

(Voir annexe n° 1, page 3. Annexe n° 2, pages 24 à 26. Annexe n° 21, page 230.

PORTS.—Du dragage a été fait aux endroits suivant, savoir :—

Caraquette,	Rivière Saint-Jean,
Hampton-Kennebecasis,	do Tobique,
Richibouctou,	

(Voir annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, page 60 à 67.

QUAI.—Deux quais de délestage, et un autre pour des fins générales étaient en voie d'exécution, pendant l'exercice, aux endroits suivants, savoir :—

Campbellton,	Edgett's Landing.
Cocagne,	Kingston.
Dalhousie	

(Voir annexe n° 3, pages 60-67.)

NOUVELLE-ÉCOSSE.

BRISE-LAMES.—Dans le cours du dernier exercice des brise-lames ont été commencés, réparés, reconstruits ou prolongés aux endroits suivants ; savoir :—

Arisaig,	Margaretville,
Rivière du Castor,	Port-Hood,
Pointe de l'Eglise.	Port-Lorne,
Baie des Waches,	Port-Maitland,
Français, Rivière du	Ile de Pierre,
Jordan Bay,	Anse aux Truites,
L'Ardoise,	Arichat-Ouest.
Louis Head,	

(Voir annexe n° 1, page 13. Annexe n° 3, pages 48 à 60.)

ÉDIFICES.—Dans le cours du dernier exercice les édifices publics des endroits suivants ont été réparés, améliorés ou agrandis, savoir :—

Annapolis,	Nappan,
Baddeck,	Pictou,
Dartmouth,	Sydney.
Halifax,	

(Voir annexe n° 1, pages 3 et 8. Annexe n° 2, pages 23 et 24, et annexe n° 21, page 230.

PORTS.—Dans le cours du dernier exercice des améliorations ont été faites dans les ports suivants par du dragage, des travaux de protection, etc., savoir :—

Chéticamp,	Margaretville,
Clyburn Brook,	Margaree,
Descousse,	Pictou,
Mabou,	Port Maitland.

JETÉES.—De légères réparations ont été faites à l'ancienne jetée de Digby. Vu le décès de l'entrepreneur et pour d'autres raisons la construction de la nouvelle jetée n'était pas encore commencée, bien qu'une quantité considérable de matériaux eut été déposée sur les lieux, à l'expiration de l'exercice.

(Voir annexe n° 3, page 53.)

QUAIS.—Dans le cours de l'exercice des quais publics ont été construits, réparés ou prolongés à chacun des endroits suivants, savoir :—

Abercrombie,	Cribbin's Point,—
Aspy Bay,	East Bay,
Barrington,	Georgeville,
Big Pond,	Grand Narrows,
Bird Islands,	Irish Cove,
Broad Cove,	Lismore,
Cape Sable Island,	Pictou Island,
Chéticamp,	South Gut.

(Voir annexe n° 1, page 13. Annexe n° 3, page 48 à 60.)

ONTARIO.

BRISE-LAMES.—Le brise-lames qui forme le port de Southampton a été relié à la rive par un débarcadère. Les travaux ont été terminés le 21 juin.

(Voir annexe n° 3, page 82.)

EDIFICES.—Dans le cours du dernier exercice des édifices publics ont été commencés, terminés, agrandis, réparés ou installés et améliorés aux endroits suivants, savoir :—

Almonte,	Peterborough,
Barrie,	Petrolea,
Berlin,	Port-Arthur,
Brockville,	Saint-Catherine,
Carleton Place,	Toronto,
Cobourg,	Trenton,
Hamilton,	Walkerton,
Orillia,	Windsor.
Ottawa,	

(Voir annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, pages 28 à 33. Annexe n° 21, page 231.)

CHENAUX.—Du dragage et d'autres réparations pour améliorer le chenal et faciliter la navigation ont été exécutés dans les rivières et les chenaux suivants pendant le dernier exercice :—

Clapperton-Channel,	Rivière Ottawa,
Cobourg,	Parry Sound Narrows,

Travaux Publics.

Baie Collin	Baie Pickering ou des Français,
Rivière Kaministiquia	Rivière Thames
Little Current,	Thornbury,
Meaford,	Trenton.
Rivière Nation.	

(Voir annexe n° 1, page 16. Annexe n° 3, pages 75 à 83.

JETÉES.—On trouvera à l'annexe n° 3, pages 75 à 83, une description des travaux exécutés aux jetées des endroits suivants :—

Beaverton,	Port-Hope,
Burlington channel,	Port-Stanley,
Goderich,	Rondeau,
Kingsville,	Southampton,
Port-Elgin,	Thornbury.

PORTS.—Dans le cours du dernier exercice, le département s'est activement occupé à améliorer les ports suivants. On trouvera à l'annexe n° 3, pages 75 à 83 une description des travaux :—

Amherstburgh,	Meaford,
Belleville,	Oakville;
Collingwood,	Owen-Sound,
Gananoque,	Picton,
Hamilton,	Port Credit,
Kincardine,	Toronto.
Kingston.	

PARC DE LA COTE D'U MAJOR.

L'apparence de ce lieu très fréquenté pendant l'été, a été très agréable et très attrayante. Les terrains et les sentiers ont été entretenus par l'entrepreneur à la satisfaction du département.

(Voir annexe n° 2, page 31.)

PONTS ET CHAUSSÉES.

CONSTRUCTION, ETC.—On trouvera à l'annexe n° 1, page 19, un état détaillé des dépenses faites pour les ponts et chaussées, et une description des travaux à l'annexe n° 3, pages 72, 74 et 83 et à l'annexe n° 4, page 130.

QUÉBEC.

CHENAUX, ETC.—La baie de La Vallière, près de l'embouchure de la rivière Yamaska a été drainée au moyen d'un chenal dragué à partir de la rivière Yamaska dans la direction de la rivière du Pot-au-Beurre; un chenal a aussi été dragué dans le lac des Deux-Montagnes à une profondeur de 10 pieds; les cailloux qui obstruaient le chenal de la Mattawin, dans la paroisse de Saint-Michel des Saints, ont été enlevés; à la chute de Monte-à-peine, sur la rivière l'Assomption, les ouvrages de protection ont été prolongés et des pointes de roches et de cailloux enlevées du chenal; deux équipes d'hommes ont travaillé pendant une partie de l'été à enlever la batture de la Macclinac, et à faire sauter des roches dans le rapide Manigance, sur le Saint-Maurice; le chenal de la rivière Yamaska en amont de l'écluse a été dragué. L'amélioration du chenal entre Montréal et Québec s'est continuée pendant le dernier exercice; à Sainte-Anne de la Pérade le chenal à l'embouchure de la rivière Sainte-Anne a été dragué.

EDIFICES.—Des améliorations, des réparations et des additions ont été faites aux édifices publics suivants, pendant le dernier exercice :—

Fraserville,	Québec, citadelle,
Grosse Isle, station de quarantaine,	do entrepôt de vérification,
Lachine,	do bureau de poste,
Montréal, douane,	Staint-Hyacinthe,
do entrepôt de vérification,	Staint-Jérôme.
do bur. du rev. de l'intérieur,	Staint-Vincent de Paul, pénitencier,
do bureau de poste,	Trois-Rivières,
Québec, bur. des mesureurs de bois,	Valleyfield.

(Voir annexe n° 1, page 4. Annexe n° 2, pages 26 à 28. Annexe n° 21, page 231.)

JETÉES.—Dans le cours du dernier exercice des jetées ont été commencées, terminées, réparées et prolongées aux endroits suivants :—

Belœil,	Matane,
Cacouna,	Rivière Nicolet,
Isle Verte,	Rimouski,
Lac Mégantic,	Sorel,
Lanoraie,	Sainte-Anne des Monts.
Longueuil,	

(Voir annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, pages 68 à 75.)

PORTS.—Le dragueur *Saint-Louis* a commencé à draguer à Longueuil, mais comme les matières à draguer étaient trop dures pour son appareil, les travaux ont été abandonnés. A Laprairie le mur de soutènement a été prolongé. (Voir annexe n° 3, page 70.)

(Voir annexe n° 3, page 71.)

QUAIS.—Dans le cours du dernier exercice le département s'est occupé des quais publics aux endroits qui suivent, savoir :—

Anse Saint-Jean,	Murray Bay,
Berthier, en bas,	Quai de la Reine, Québec,
Carleton,	Rivière Blanche,
Chicoutimi,	Sainte-Anne du Saguenay,
Coteau-Landing,	Saint-Michel,
Grande-Rivière,	Saint-Zotique,
Grosse Isle,	Tadoussac,
Knowlton's Landing,,	Trois Pistoles.
Passage d'eau, Lévis	

(Voir annexe n° 1, page 14. Annexe n° 3, pages 68 à 75.)

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.—Pendant l'exercice des relevés géodésiques, des examens et des rapports ont été faits par des fonctionnaires du département à 134 différentes localités; on en trouvera une liste à l'annexe n° 3, pages 87-88.

TÉLÉGRAPHES.

Le réseau télégraphique de l'Etat dans tout le Canada a subi des améliorations considérables, sous forme de prolongement, etc.; on en trouvera les détails au rapport du surintendant intérimaire, annexe n° 10, page 165.

Travaux Publics.

TERRAINS DU PARLEMENT.

CONTRAT.—Le contrat pour l'entretien, etc., des terrains du parlement, a été exécuté d'une manière satisfaisante.

(Voir annexe n° 2, page 31.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉDIFICES.—Dans le cours du dernier exercice des édifices ont été construits, améliorés ou installés, pour des fins publiques, aux endroits qui suivent :—

Calgary, casernes,	Régina, chambre du conseil,
do palais de justice,	do palais de justice,
Edmonton, dépôt d'immigrants,	do bureaux du gouvernement,
Maple Creek, casernes,	do nouvel hôtel du gouvernement.
Red Deer, école d'industrie,	do dépôt d'immigrants.

(Voir annexe n° 1, page 6. Annexe n° 2, pages 34–35.)

EN GÉNÉRAL.—De nombreuses et diverses réparations, etc., ont été faites par la police, aux forts de la police à cheval, à Prince-Albert, Battleford, Fort-Saskatchewan, Saint-Albert, Calgary, Fort-Macleod, Lethbridge, Maple Creek, Régina.

(Voir annexe n° 2, p. 35.)

PONTS.—Dans le cours du dernier exercice le pont de la rivière Bataille, à Battleford, a été peinturé et réparé; les culées du pont de la rivière du Ventre ont été terminées; le pont de la rivière à l'Arc a aussi été réparé, et le pont qui traverse la rivière du Vieillard, près de Macleod, a été terminé.

(Voir annexe n° 3, page 83.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL.

Sous-ministre.

ANNEXE N^o I.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

O. DIONNE, comptable.

(Renvoi n° 135628.)

ANNEXE N° I.

ÉTAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Désignation des travaux.	Construction et amélioration.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
EDIFICES PUBLICS.				
EN GÉNÉRAL.....		37 13	14,748 91	14,786 04
<i>Nouvelle-Écosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc.		12 45		12 45
Annapolis do	11 00	71 12		82 12
Antigonish do		37 33		37 33
Baddeck do		190 49		190 49
Dartmouth do	4,521 18			4,521 18
Halifax, édifice fédéral.		1,764 99		1,764 99
do entrepôt de vérification		1,257 95		1,257 95
do bâtiments des immigrants..	2,482 34			2,482 34
do pénitencier		0 24		0 24
Lunenburg, bureau de poste	1 16			1 16
Nappan, ferme expérimentale.	1,644 01			1,644 01
New-Glasgow, bureau de poste, etc.		8 20		8 20
Sydney-Nord do	107 20	75 00		182 20
Pictou, hôpital de marine.	498 70			498 70
Sydney-Sud, bureau de poste, etc.	1,014 58			1,014 58
do station de quarantaine—Reconst. le quai, etc.	300 00			300 00
Truro, bureau de poste, etc.		40 55		40 55
Windsor do		40 00		40 00
Yarmouth do		31 96		31 96
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral.	1,111 03	1,383 95		2,494 98
Montague, bureau de poste, etc.	286 01	5 97		291 98
Souris, hôpital de la marine	56 55			56 55
Summerside, bureau de poste, etc.	555 38	21 84		577 22
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste		42 00		42 00
Carleton do (Saint-Jean)		28 35		28 35
Chatham do	5,271 65	14 05		5,285 70
Dalhousie do	129 00	59 50		188 50
Frédéricton do	4 73	333 50		338 23
Moncton do		272 30		272 30
Newcastle do		396 80		396 80
Ile aux Perdrix, station de quarantaine.		280 00		280 00
Portsmouth, bureau de poste		130 90		130 90
Saint-Jean, bureau des examens du service civil.		1 50		1 50
do maison de douane (détruite par un incendie le 19 mars 1892).	457 00	1,100 00		1,557 00
A reporter.....	18,451 52	7,638 07	14,748 91	40,838 50

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
Report.	18,451 52	7,638 07	14,748 91	40,838 50
Saint-Jean, douane—Nouvelle (enlèvem. de débris)...	2,965 72			2,965 72
do do —Quartiers temporaires.	3,441 54			3,441 54
do Fort-Howe— <i>Voir page 20.</i>				
do bureau du revenu de l'intérieur.		0 90		0 90
do hôpital de la marine.		100 57		100 57
do bureau de poste.		517 41		517 41
do bâtisse de la caisse d'épargne.		18 05		18 05
Saint-Martin, bureau de poste		41 33		41 33
St. Stephen, do		84 25		84 25
Sussex do		12 94		12 94
Woodstock do		64 30		64 30
<i>Québec.</i>				
Aylmer, bureau de poste, etc.		5 50		5 50
Carillon, bâtin. du revenu de l'intérieur—Améliorat.	170 00			170 00
Chicoutimi, hôpital de marine.		299 42		299 42
Coaticook, bureau de poste, etc.		9 35		9 35
Grosse-Ile, station de quarantaine.	4,045 05			4,045 05
Hull, bureau de poste, etc.		12 85		12 85
Joliette do		15 57		15 57
Lachine do	6,311 25			6,311 25
Laprairie do	5,435 38			5,435 38
Montréal, douane, renouvellements, etc.	2,399 97	699 46		3,099 43
do entrepôt de vérification.		556 52		556 52
do bâtiment d'immigration.		6 00		6 00
do bureau du revenu de l'intérieur.		26 76		26 76
do bureau de poste, améliorations.	4,996 94	4,511 10		9,508 04
do do prolong. la lum. électrique	1,058 95			1,058 95
Québec, édifices de la citadelle.		1,106 55		1,106 55
do bureau du commis des travaux.		711 00		711 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois.		1,473 06		1,473 06
do douane.		153 36		153 36
do salle d'exercices.	250 00			250 00
do entrepôt de vérification.		88 09		88 09
do bâtiments des immigrants.		177 90		177 90
do bureau du revenu de l'intérieur		15 50		15 50
do observatoire.		151 00		151 00
do terrains de l'ancien édifice du parlement		175 00		175 00
do bureau de poste—Nouvelle aile et améliorat.	1,055 92	1,730 70		2,786 62
do bureau des poids et mesures.		15 00		15 00
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste, etc.	6,558 70			6,558 70
Sherbrooke, bureau de poste, etc.		549 70		549 70
Sorel do	7 20	70 50		77 70
Saint-Henri do	9 90			9 90
Saint-Hyacinthe do	8,227 06			8,227 06
Saint-Jérôme do	33 30	93 50		126 80
Saint-Jean do		89 74		89 74
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	32,064 66			32,064 66
Sainte-Thérèse, bureau du revenu de l'intérieur.		27 20		27 20
Trois-Rivières, douane.		714 56		714 56
do bureau de poste		463 44		463 44
Valleyfield do etc.		534 10		534 10
Farnham-Ouest do etc.	1,519 15			1,519 15
<i>Ontario.</i>				
Almonte, bureau de poste, etc.		2 00		2 00
Amherstburg do		2 55		2 55
A reporter.	99,002 21	22,964 80	14,748 91	136,715 92

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Ontario—Suite.</i>				
Report.....	99,002 21	22,964 80	14,748 91	136,715 92
Barrie, bureau de poste, etc.....	128 47	174 88		303 35
Belleville do.....		175 20		175 20
Berlin do.....	379 09	46 78		425 87
Brampton do.....	11 40	17 14		28 54
Brantford, salle d'exercice.....	46 15			46 15
do bureau de poste, etc.....		234 65		234 65
Brockville, bureau de poste, etc.....		53 00		53 00
Carleton-Place, bureau de poste, etc.....	12,322 65			12,322 65
Cayuga do.....		157 19		157 19
Chatham do.....		94 77		94 77
Cobourg do.....	1,114 76	19 62		1,134 38
Cornwall do.....		11 86		11 86
Dundas do.....		504 20		504 20
Galt do.....		81 23		81 23
Gananoque, douane.....		312 00		312 00
Goderich, bureau de poste, etc.....	65 00	4 00		69 00
Guelph do.....		75 42		75 42
Hamilton, douane.....		147 58		147 58
do salle d'exercice.....		12 45		12 45
do bureau de poste.....		1,541 46		1,541 46
Kingston, bureau des examinateurs du service civil.....		9 45		9 45
do douane.....		715 12		715 12
do collège militaire, nouveau dortoir.....	15 78			15 78
do bureau de poste.....		107 63		107 63
Lindsay do etc.....		26 46		26 46
London, douane.....		136 57		136 57
do salle d'exercice.....	7 50			7 50
do école d'infanterie.....	2,791 62			2,791 62
do bureau de poste—Changements.....	1,708 00	92 60		1,800 60
Napanee do etc.....	1,025 70	87 74		1,113 44
Niagara, Chutes, bureau de poste, etc.....		28 40		28 40
Orangeville do.....		116 41		116 41
Orillia do.....	4,330 78			4,330 78
Ottawa, ferme expérimentale.....	7,119 00			7,119 00
do do éclairage.....			263 03	263 03
do musée géologique.....		704 91		704 91
do do éclairage.....			704 00	704 00
do parc de la côte du Major.....			3,820 50	3,820 50
do galerie nationale des beaux-arts.....			816 25	816 25
do bureau de poste.....	54 30	6,577 17		6,631 47
do do éclairage.....			3,121 34	3,121 34
do imprimerie de l'Etat.....	9,768 13	463 11		10,231 24
do do robinet d'extincteur chimiq.....	671 00			671 00
do do chauffage.....			444 06	444 06
do do éclairage.....			1,113 40	1,113 40
do édifices publics.....	359 55	116,567 18		116,926 73
do do bloc Langevin.....	3,510 37			3,510 37
do do gaz et lumière électrique.....			20,534 66	20,534 66
do do terrains.....			5,653 33	5,653 33
do do chauffage.....			57,947 39	57,947 39
do do enlèvement de la neige.....			1,041 25	1,041 25
do do service de téléphone.....			3,447 80	3,447 80
do do eau.....			14,942 22	14,942 22
do do cour suprême,—Agrandissement à l'édifice.....	14,718 75			14,718 75
do do —Eclairage.....			43 40	43 40
Pembroke, bureau de poste, etc.....	2,043 25			2,043 25
Peterborough, douane (nouvelle).....	10,451 29			10,451 29
do bureau de poste, etc.....		3 65		3 65
A reporter.....	171,644 75	152,264 63	128,641 54	452,550 92

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Ontario—Fin.</i>				
Report.....	171,644 75	152,264 63	128,641 54	452,550 92
Petrolia, bureau de poste, etc.....	2,699 99			2,699 99
Port-Arthur, bâtiment des immigrants do bureau de poste, etc.....	4,404 79	59 77		4,404 79
Port-Colborne do.....		62 95		62 95
Port-Hope, bureau de poste, etc.....		66 04		66 04
Prescott do.....		53 30		53 30
Rideau-Hall.....		11,394 53		11,394 53
do combustible et éclairage.....			8,000 00	8,000 00
do éclairage de la rue New-Edinburgh.....			400 00	400 00
do enlèvement de la neige.....			450 00	450 00
Stratford, bureau de poste, etc.....		3 75		3 75
Strathroy do.....	637 90	9 15		647 05
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.....		112 23		112 23
Saint-Thomas do.....		9 00		9 00
Toronto, bureau des examinateurs du service civil.....		122 60		122 60
do douane.....		857 36		857 36
do salle d'exercice.....	39,926 20			39,926 20
do entrepôt de vérification.....		547 63		547 63
do édifice du revenu de l'intérieur.....		142 54		142 54
do école militaire.....	3,295 42			3,295 42
do bureau de poste.....		1,848 08		1,848 08
Trenton do.....	203 00	58 00		261 00
Walkerton do.....	7,251 27	4 30		7,255 57
Windsor do.....		614 89		614 89
<i>Manitoba.</i>				
Brandon, ferme expérimentale.....	3,446 11			3,446 11
do école industrielle.....	284 91			284 91
do bureau de poste, etc.....	14,072 11			14,072 11
Édifices publics en général.....			1,390 30	1,390 30
Saint-Paul, école industrielle des Sauvages.....		15 00		15 00
Winnipeg, bureau du commis des travaux.....		1,232 75		1,232 75
do douane.....		155 26		155 26
do entrepôt de vérification.....		239 37		239 37
do Fort-Osborne.....	3,929 27			3,929 27
do bâtiment des immigrants.....	1,998 70	104 10		2,102 80
do bureau des Sauvages.....		11 72		11 72
do bureau des terres.....		123 17		123 17
do bureau de poste.....		337 62		337 62
do caisse d'épargne.....		17 00		17 00
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Battleford, casernes de la police à cheval.....		2,043 68		2,043 68
Bull-Head do do.....		3 00		3 00
Calgary do do.....		2,397 31		2,397 31
do palais de justice et prison.....	452 14			452 14
do bureau des mines.....		50 00		50 00
do bureau de poste, etc.—Terre pour emplacement.....	2,500 00			2,500 00
Coutts, casernes de la police à cheval.....		31 00		31 00
Extrémité-est do do.....		13 20		13 20
Edmonton, bur. de l'ag. des terres et bois de la couronne.....	55 57			55 57
do bâtiment des immigrants.....	884 11			884 11
Edmonton, casernes de la police à cheval.....		54 33		54 33
do bureau d'enregistrement.....	13 75			13 75
Fort-MacLeod, douane.....		81 33		81 33
do casernes de la police à cheval.....		901 72		901 72
Fort-Saskatchewan do do.....		402 19		402 19
Indian-Head, ferme expérimentale.....	3,980 48			3,980 48
Kootenay, casernes de la police à cheval.....		301 33		301 33
A reporter.....	261,680 47	176,745 83	138,881 84	577,308 14

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
<i>Territoires du Nord-Ouest—Fin.</i>				
Report	261,680 47	175,745 83	138,881 84	577,308 14
Kutawa, casernes de la police à cheval		47 60		47 60
Lethbridge do do		740 26		740 26
Maple-Creek do do		1,709 54		1,709 54
Medicine-Hat, bâtiment des immigrants	550 00			550 00
Rivière-au-Lait, casernes de la police à cheval		5 70		5 70
Mâchoire-d'Original, palais de justice, prison, etc.	138 11			138 11
Moosomin, palais de justice		22 98		22 98
do do do	75 63			75 63
Police à cheval, édifices en général		3,129 56		3,129 56
Lac-aux-Oignons, casernes de la police à cheval		17 50		17 50
Pincher-Creek do do		59 81		59 81
Prince-Albert, palais de justice, prison	37 65	81 50		119 15
do bureau des terres de la couronne	233 35			233 35
do bâtiment des immigrants	1,020 57			1,020 57
do casernes de la police à cheval		543 39		543 39
Edifices publics en général			3,796 10	3,796 10
Qu'Appelle, bâtiment des immigrants		22 00		22 00
do casernes de la police à cheval		42 95		42 95
Daim-Rouge, école industrielle	3,134 67			3,134 67
Régina, bureau du commis des travaux		532 42		532 42
do palais de justice		73 10		73 10
do do et bureau d'enregistrement	307 78			307 78
do bâtiment des immigrants		701 35		701 35
do prison et asile des aliénés		487 41		487 41
do prison—appareil de chauffage, app. d'eau, etc.	2,696 41			2,696 41
do résidence du lieutenant-gouverneur, (nouvelle)	6,100 26			6,100 26
do casernes de la police à cheval		1,460 11		1,460 11
do chambre du conseil du Nord-Ouest	10,496 07			10,496 07
do bureau de poste		30 35		30 35
do digue Wascana (approvisionnement d'eau)	37 44			37 44
Saint-Albert, casernes de la police à cheval		100 00		100 00
Stand-Off do		8 00		8 00
Buttes du Tondre do		74 95		74 95
Whitewood do		372 00		372 00
Montagne de Bois do		475 03		475 03
Pierre-Ecrite do		32 78		32 78
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, ferme expérimentale	13,105 95			13,105 95
Sauvages de Kamloops, école industrielle		130 00		130 00
Nanaimo, bureau de poste		277 96		277 96
New-Westminster, douane		152 00		152 96
do édifice fédéral (ancien)		9 75		9 75
do bureau du revenu de l'intérieur		127 00		127 00
do bureau des terres		11 25		11 25
do pénitencier		12 50		12 50
do bureau de poste		1,848 90		1,848 90
Vancouver, bureau de poste, etc	35,259 08	19 20		35,278 28
Victoria, abri pour houille	182 34			182 34
do douane		274 34		274 34
do salle d'exercices	2,865 50			2,865 50
do bâtiment des immigrants		15 00		15 00
do batterie de la pointe McCaulay	403 35			403 35
do bureau de poste		541 98		541 98
do caisse d'épargne (nouvelle voûte)	39 00			39 00
<i>Angleterre.</i>				
Maison du haut-commissaire à Londres		30 66		30 66
	338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.			Cons- truction et améliora- tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—Suite.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23
	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
<i>Nouvelle-Écosse.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Amherst, bureau de poste.	400 00	3 23	257 25	231 44		891 92
Annapolis do ..	400 00	16 52	210 47	20 40	40 00	687 39
Antigonish do ..	400 00	2 77	117 50	1 25		521 52
Arichat do ..	15 00		78 75			93 75
Baddeck do ..	200 00	8 65	107 00	11 70		327 35
Halifax, bur. de l'estimat.			146 19			146 19
do édifices fédéraux.	2,017 96	10 40	890 61	2,615 30	557 57	6,091 84
do entrepôt de véri- fication.....	500 00	3 00	13 20	79 00	105 24	740 44
do bât. des immigr.			21 88	314 16		336 04
N.-Glasgow, bur. de poste.	400 00	4 92	138 18	410 49	100 00	1,053 59
Sydney-Nord do ..	400 00	8 20	154 25	279 02		841 47
Pictou, hôpital de marine.			80 64			80 64
do bureau de poste...	400 00		150 68			550 68
Sydney-Sud, bur. de poste.	400 00	26 51	100 00	57 63		584 14
Truro do ..	400 00	7 72	143 00	269 76	20 00	840 48
Windsor do ..	400 00		164 67	91 20	50 00	705 87
Yarmouth do ..	400 00	6 36	147 75	297 60	84 00	935 71
<i>Ile du Prince-Édouard.</i>						
Charlottetown, édifice fé- déral.....	1,979 92	94 24	597 05			
Montague, bur. de poste..	120 00	13 15	64 26	1,194 77	225 00	4,090 98
Summerside do ..	400 00	22 70	334 89	26 13		223 54
				40 80		798 39
<i>Nouveau-Brunswick.</i>						
Bathurst, bureau de poste.	400 00	6 09	430 12	12 15		848 36
Carleton, Saint-Jeau, bu- reau de poste.....	100 00		56 28	144 23	12 00	312 51
Chatham, bureau de poste.	130 03		120 19	78 42		328 64
Dalhousie do ..	400 00	6 80	220 00	22 07	35 00	683 87
Frédéricton do ..	400 00	26 75	272 00	385 65	40 00	1,124 40
Moncton do ..	400 00		241 00	517 75	167 50	1,326 25
Newcastle do ..	400 00		324 12	285 90		1,010 02
Portland do ..			29 94			29 94
St-Jean, douane.....	1,796 69	60 05	1,432 42	95 25	494 22	3,878 63
do hôpital de marine			557 34	212 76	44 37	814 47
do pénitencier.....	450 00		47 60	6 25		503 85
do bureau de poste..	1,169 87	60 82	579 92	1,909 95	410 36	4,130 92
do caisse d'épargne..		1 82	264 17	58 26	19 96	344 21
St-Stephen, bur. de poste.	400 00	9 75	166 50	528 90	69 00	1,174 15
Sussex do ..	400 00	3 91	199 55	10 08		613 54
Woodstock do ..	399 96	6 05	231 47	160 00	34 00	831 48
<i>Québec.</i>						
Aylmer, bureau de poste..	100 00		150 99	39 22		290 21
Coaticook do ..	400 00	13 19	220 50	115 91	40 00	789 60
Hull do ..	116 62		259 50	336 63	108 00	820 75
A reporter.....	16,696 05	423 60	9,721 83	10,860 03	2,656 22	40,357 73

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struc- tion et amélio- ra-tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
Report		338,363 63	190,966 66	142,677 96	672,008 23	
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	16,696 05	423 60	9,721 83	10,860 03	2,656 22	40,357 73
<i>Québec—Fin.</i>						
Joliette, bureau de poste..	400 00		198 96	57 75	108 00	764 71
Lachine, bureau du canal.	56 15		9 65	3 00		68 80
do bureau de poste..	124 98	13 53	70 25		11 75	220 51
Montréal, douane	1,360 00	32 65	804 74	541 30	346 75	3,085 44
do salle d'exercice..	540 00					540 00
do entrepôt de vé- rification	1,310 00	454 89	1,922 87	688 08	576 13	4,951 97
do bur. de l'immig. bur. du revenu de l'intérieur.	890 10		244 76	245 10	104 50	1,484 46
do bureau de poste	1,530 00	3 49	746 36	4,950 48	1,489 24	8,719 57
Québec, citadelle.....	53 75		206 02	127 26		387 03
do bur. des inspect- mesureurs de bois, douane.	540 00		384 62			924 62
do	540 00	10 90	1,251 50	27 40	924 00	2,753 80
do entrepôt de vérifi- cation	1,091 20	278 60	999 48	36 00	6 00	2,411 28
do observatoire					42 00	42 00
do bureau de poste..			552 80	1,479 72		2,032 52
Sherbrooke do	400 00	25 48	325 15	429 75	50 00	1,230 38
Sorel do	400 00	62 22	286 80	194 50	250 00	1,193 52
Saint-Jérôme do	400 00	20 16	207 13	176 00	142 50	945 79
Saint-Jean do	349 96		152 00	250 00	40 00	791 96
Saint-Vincent-de-Paul, pé- nitencier.....			710 07			710 07
Trois-Rivières, douane..	600 00	17 79	371 96	16 80	72 76	1,079 31
do b. de poste	400 00	43 35	176 53	4 88	60 00	684 76
Valleyfield do			48 00	18 78		66 78
<i>Ontario.</i>						
Almonte, bur. de poste ...	400 00	53 30	222 25	43 55	75 00	794 10
Amherstburg do	400 00	2 50	165 50	69 92		637 92
Barrie do	400 00	1 20	244 50	250 00	104 15	999 85
Belleville do	600 00	18 91	298 50	472 98	81 75	1,472 14
Berlin do	400 00	14 05	221 95	283 25	35 25	954 50
Brampton do	400 00	7 80	146 25	88 20	47 25	689 50
Brantford do	600 00	21 18	312 31	331 60	30 40	1,295 49
Brockville do	400 00	10 76	281 75	581 20	170 00	1,443 71
Carleton Place, b. de poste			57 50			57 50
Cayuga do	49 92	14 33	172 50	22 09		258 84
Chatham do	850 00	14 90	261 82	301 80		1,428 52
Cobourg do	400 00	8 30	272 25	153 91	62 25	896 71
Cornwall do	475 00	7 35	257 20	462 88	45 00	1,247 43
Dundas do			26 25	91 85		118 10
Galt do	400 00		209 00	242 80	32 75	884 55
Gananoque, douane			106 00			106 00
A reporter.....	33,457 11	1,561 24	22,866 53	23,502 86	7,563 65	88,951 39
						672,008 23

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.	
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
EDIFICES PUBLICS—Suite.						
Report		338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23	
	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux:
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Suite.						
<i>Ontario—Fin.</i>						
Report	33,457 11	1,561 24	22,866 53	23,502 86	7,563 65	88,951 39
Gananoque, bur. de poste.	83 30		67 84	235 00		386 14
Goderich do ..	400 00	38 52	199 50	27 47		665 49
Guelph do ..	400 00	9 30	272 95		46 80	964 25
Hamilton, douane ..	600 00		30 00	87 80		717 80
do salle d'exercice.	360 00					360 00
do bur. de poste ..	906 00	32 23	954 18	1,660 90	1,000 00	4,553 31
Kingston, douane ..	91 60	38 80	276 00	125 00	70 80	602 20
do entrepôt de vérification ..					12 00	12 00
do bur. du revenu de l'intérieur ..				43 40	113 26	156 66
do collège militaire ..	1,440 00					1,440 00
do bur. de poste ..	98 25	3 50	62 00	438 40	56 26	658 41
Lindsay do ..	400 00	2 00	132 85	104 94		639 79
London, douane ..	1,000 00	23 06	580 99	294 15	183 75	2,081 95
do bureau de poste ..	600 00	10 67	576 26	631 70	85 00	1,903 63
Napanee do ..	400 00	13 25	221 75	132 20	69 44	836 64
Chutes Niagara, b. de poste ..	400 00	23 75	232 80	52 21	29 00	737 76
Orangeville do ..	400 00	3 00	162 22	125 80		691 02
Ottawa, ferme expériment.			649 80			649 80
Pembroke, bureau de poste ..	400 00	5 40	150 90	240 00		796 30
Peterborough do ..	400 00	4 33	146 40	301 65	75 00	927 38
Port-Arthur do ..			35 00			35 00
Port-Colborne do ..	240 00	70 53		96 25		406 78
Port-Hope do ..	400 00	13 20	227 00	188 20		828 40
Prescott do ..	405 00	36 80	104 40	132 32		678 52
Stratford do ..	650 00	14 90	359 35	339 80	63 00	1,427 05
Strathroy do ..	400 00	8 00	137 53	19 43		564 96
Sainte-Catherine do ..	400 00	32 10	272 83	231 25	57 00	993 18
Saint-Thomas do ..	400 00	41 65	388 50	413 55	35 67	1,279 37
Toronto, bureau du sous-receveur général ..				74 82		74 82
do douane ..	1,383 00	64 71	351 75	100 59	179 10	2,079 15
do édifices fédéraux ..					828 11	828 11
do entrepôt de vérification ..	2,350 79	3 04	774 58	23 41	112 00	3,263 82
do bureau du revenu de l'intérieur ..	648 34	8 85	216 62	235 59	162 52	1,271 92
do bureau de poste ..	3,038 49	22 08	711 29	3,849 23	657 04	8,278 13
Trenton do ..	400 00	3 75	179 50	208 00		791 25
Walkerton do ..	366 67	20 55	191 38			578 60
Windsor do ..	1,000 00	2 75	438 15	637 29	97 50	2,175 69
<i>Manitoba.</i>						
Brandon, bureau des terres fédérales ..				56 00		56 00
A reporter	53,918 55	2,111 96	31,970 85	34,844 41	11,496 90	134,342 67
						672,008 23

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struction et améliora- tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.		
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
Report.....		338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23		
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
<i>Manitoba—Fin.</i>							
Report.....		53,918 55	2,111 96	31,970 85	34,844 41	11,496 90	134,342 67
Brandon, ferme expérim. do bureau de poste.		400 00	55 65	110 80 1,355 51	71 28	52 80	110 80 1,935 24
Deloraine, bur. des terres fédérales.				62 50			62 50
Minnedosa, bur. des terres fédérales.				125 80			125 80
Winnipeg, douane. do bur. des terres fédérales.				673 55 272 15	236 52 14 04	91 20	1,001 27 286 19
do entrepôt de vérification.				475 75	8 64		484 39
do bât. des immig.				759 50	247 15	125 00	1,131 65
do bur. des Sauv.				180 50			180 50
do bur. de poste.		2,973 25	61 12	2,554 77	1,359 99	550 00	7,499 13
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>							
Battleford, bur. des terres fédérales.				52 50			52 50
Birtle, bureau des terres fédérales.				85 75			85 75
Calgary, casernes. do douane.				492 75	1,500 00 427 50	1,250 00 287 50	2,750 00 1,207 75
do palais de justice.				40 00			40 00
do bureau des terres fédérales.				168 00			168 00
do bât. des immig.				80 00			80 00
do bureau des mines.				8 00			8 00
Coteau, bureau des terres fédérales.				19 00			19 00
Edmonton, bur. des terres de la couronne, etc.				28 00			28 00
Edmonton, bur. d'enregis.				45 50			45 50
Fort-MacLeod, douane.				200 50			200 50
Indian-Head, ferme expé- rimentale.				238 90			238 90
Lethbridge, bur. des terres fédérales.				42 50			42 50
Medicine-Hat, bureau des renseignements.				17 00			17 00
Moosomin, palais de just.		400 00	47 55	403 96	30 90		882 41
Prince-Albert, palais de j. do bur. des ter. de la cour.		400 00	48 35		48 88		497 23
do bureau d'en- registrem.				89 75			89 75
do bureau d'en- registrem.				24 00			24 00
Red-Deer, bur. des terres fédérales.				3 00			3 00
A reporter.....		58,091 80	2,324 63	40,580 79	38,789 31	13,853 40	153,639 93
					672,008 23		

Travaux Publics.
ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....			338,363 63	190,966 66	142,677 94	672,008 23
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Fin.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Territoires du N.-O.—Fin.</i>						
Report.....	58,091 80	2,324 63	40,580 79	38,789 31	13,853 40	153,639 93
Régina, palais de justice...		22 90	684 30	10 26		717 46
do prison asile des aliénés.....	1,560 00	10 00				1,570 00
do résidence du lieutenant-gouvern.	400 00					400 00
do bur. de poste....			246 00			246 00
do bur. d'enregist....			197 61			197 61
Saltcoats, bureau des terres fédérales.....			11 50			11 50
<i>Colombie-Britannique.</i>						
Kamloops, bur. des terres fédérales.....			19 75			19 75
Nanaimo, bur. de poste...	600 00		260 00	318 55	36 00	1,214 55
New-Westminster, bureau de poste.....	600 00		182 37	266 55		1,048 92
Vancouver, bur. de poste..	77 50					77 50
Victoria, bur. de l'estimat.					12 00	12 00
do douane.....			33 37	41 00	29 74	104 11
do bur. de poste....			450 22	970 35	31 79	1,452 36
do caisses d'épargne.....			1 40			1 40
do bur. de poids et mesures.....					12 00	12 00
<i>Divers.</i>						
Edifices fédéraux en général.....			4,216 28		1,484 79	5,701 07
Totaux.....	61,329 30	2,357 53	46,883 59	40,396 02	15,459 72	166,426 16
A reporter.....			338,363 63	190,966 66	309,304 10	838,434 39

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.		Répara- tions.		Personnel et entretien.		Total.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Report.....	338,363	63	190,966	66	309,104	10	838,434	39	
HAVRES ET BRISE-LAMES.									
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>									
Abercrombie, quai.....	864	22					864	22	
Arisaig, jetée.....	3,001	22					3,001	22	
Aspy, baie.....	199	95					199	95	
Rivière du Castor.....	450	00					450	00	
Grande-Baie.....	40	00					40	00	
Etang de la Grande-Anse, jetée.....			1,076	04			1,076	04	
Brulé, jetée.....			5	00			5	00	
Creek Canadien, jetée.....			250	00			250	00	
Cap de la Rivière du Sable, brise-lames, côté sud.....	306	54					306	54	
Chéticamp—Dragage.....	4,895	75					4,895	75	
Ruisseau Chipman.....			200	00			200	00	
Pointe de l'Eglise, quai.....	1,434	38					1,434	38	
Ruisseau Clyburne.....			200	00			200	00	
Baie des Vaches, brise-lames.....	3,499	90					3,499	90	
Pointe Cribbin's, quai.....	6,081	50					6,081	50	
Ile du Diable, brise-lames.....	77	99					77	99	
Digby—Nouvelle jetée à la Raquette.....	9,804	78					9,804	78	
do ancienne jetée.....				29	76			29	76
Baie Est, quai.....				811	10			811	10
Eatonville ou "Les Trois Sœurs"—Travaux de pro- tection à la grève.....	569	74					569	74	
Economy, brise-lames.....	1,161	38					1,161	38	
Ile au Renard, brise-lames.....			50	00			50	00	
Rivière des Français, jetée.....	2,860	00					2,860	00	
Georgeville, quai.....	4,874	43					4,874	43	
Grand-Narrows, quai.....	749	75					749	75	
Grand-Village.....	1,585	00					1,585	00	
Halifax, bassin de radoub—Subvention.....	10,000	00					10,000	00	
Havre de Hall.....	500	00					500	00	
Havres en général.....					4,771	74	4,771	74	
Ingonish, jetée sud.....			158	50			158	50	
Anse des Irlandais.....	1,200	00					1,200	00	
Joggins, brise-lames.....			987	71			987	71	
Baie-Jordan do.....			750	00			750	00	
L'Ardoise do.....	5,979	02					5,979	02	
Lismore—Prolongement de la jetée.....	1,300	00					1,300	00	
Mabou, havre.....	8,398	84					8,398	84	
Margaree, jetée.....			586	08			586	08	
Margaretville, jetée.....			2,194	83			2,194	83	
Rivière Meagher.....	599	06					599	06	
Merigomish.....			24	80			24	80	
Morden, quai.....			300	00			300	00	
Anse McNair.....			5	00			5	00	
Ogilvie, quai.....			500	00			500	00	
Ile Pictou, quais.....	2,096	29					2,096	29	
Port-George.....			2,947	00			2,947	00	
Port-Hood, jetée.....	27	45	800	00			827	45	
Port-Lorne.....			993	22			993	22	
Port-Maitland ou Anse-Verte.....			298	45			298	45	
Round-Hill.....	3,724	96					3,724	96	
Saulnièreville, jetée.....	17	60					17	60	
Ile Assiniboine.....	3,260	00					3,260	00	
South-Gut, jetée.....			499	66			499	66	
Anse de la Truite.....			100	31			100	31	
Walton.....	5,323	84					5,323	84	
Arichat-Ouest, brise-lames.....			518	34			518	34	
Chezetcook-Ouest.....	2,526	32					2,526	32	
Pubnico-Ouest.....			250	00			250	00	
Yarmouth.....			50	00			50	00	
A reporter.....	425,773	54	205,552	46	313,875	84	945,201	84	

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	425,773 54	205,552 46	313,875 84	945,201 84
HAVRES ET BRISE-LAMES—Suite.				
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Havre de la baie Fortune.....	46 17			46 17
Bayview, quai ..	499 63			499 63
Belfast, jetée		699 28		699 28
Brae-Harbour, brise-lames.....	891 10			891 10
Havres en général.....			4,994 92	4,994 92
Higgin's-Shore, quai.....		511 56		511 56
Anse Campbell, jetée.....		1,208 45		1,208 45
Clifton, jetée—New London.....		49 99		49 99
Pointe-Hurd, jetée.....		23 00		23 00
Malpèque, brise-lames.....		350 00		350 00
Miminegash do.....	39 51			39 51
Rivière-Mink do.....		1,100 00		1,100 00
New London, voir Clifton.....				
Creek des Neuf-Milles—Prolongement de la jetée.....	33 14			33 14
Cardigan-Nord, jetée.....		274 97		274 97
Port-Selkirk do.....	2,325 25			2,325 25
Rustico-Sud do.....		146 94		146 94
Baie Saint-Pierre, brise-lames.....		411 13		411 13
Tignish do.....		361 15		361 15
Victoria, jetée.....		50 03		50 03
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Anderson's Hollow.....		59 13		59 13
Rivière-Noire, jetée.....		319 70		319 70
Campbellton, quai de déstagement.....	3,448 48			3,448 48
Cap-Tourmentine, brise-lames.....	52,889 92			52,889 92
Caraquette, havre—Quai à Oyster Grounds.....	875 00			875 00
Clifton, brise-lames.....		1,000 99		1,000 99
Cocayne, quai.....	2,250 39			2,250 39
Dalhousie, quai de déstagement.....	500 38			500 38
Edgett's Landing.....	1,901 00			1,901 00
Ile Gray, brise-lames.....	4,873 00			4,873 00
Havres en général.....			4,771 74	4,771 74
Kingston, quai—sur la rivière Richibucto.....	2,355 00			2,355 00
Lower Neguac, quai.....	1,064 34			1,064 34
Quaco, brise-lames.....		1,350 82		1,350 82
Riv. St-Jean—Digue des Grandes Chutes.....\$2,499 19				
do do Oromocto..... 54 30				
do do enlever les chicots.....	3,014 49			3,014 49
do do en général.....			250 00	250 00
Shippegan, brise-lames.....	9,714 52		178 91	9,714 52
Saint-Jean, havre—Quais de l'île aux Perdrix.....		499 23		499 23
do do Pointe-du-Nègre, brise-lames.....		14,968 20		14,968 20
Rivière-Tobique.....	200 00			200 00
Tracadie, quai.....		52 68		52 68
Tyngmouth ou Creek des Dix-Milles.....		1,000 00		1,000 00
Quaco-Ouest—nouveaux déboursés pour la rivière des Irlandais ou Mosher.....	1,841 63			1,841 63
<i>Québec.</i>				
Agnès, quai, Lac Mégantic.....		349 80		349 80
Anse à L'Eau ou Tadousac, jetée.....	1,996 47			1,996 47
Anse Saint-Jean, jetée.....		775 74		775 74
Baie des Pères, jetée, Lac Témiscamingue.....	68 12			68 12
Baie Saint-Paul, jetée, (édifice isolé).....		24 90		24 90
A reporter.....	516,601 08	231,140 15	324,071 41	1,071,812 64

ANNEXE N^o 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	516,601 08	231,140 15	324,071 41	1,071,812 64
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Québec—Fin.</i>				
Belœil, jetées.....		1,193 88	117 00	1,310 88
Berthier (en bas), jetée.....		485 93		485 93
Berthier (en haut), brise-glace.....	13 50			13 50
Cacouna, jetée.....	355 00			355 00
Carleton do.....		382 11		382 11
Chicoutimi, jetée.....		2,024 03		2,024 03
Coteau Landing, jetée—Reconstruction.....	1,496 57	101 85		1,598 42
Etang du Nord, brise-lames—Ile aux Goélands.....			180 00	180 00
Grande Rivière.....	9,454 78	100 00		9,554 78
Grosse-Ile, station de la quarantaine, quai.....		6,094 33		6,094 33
Havres en général.....			10,368 17	10,368 17
Ile Verte, jetée.....		3,999 70		3,999 70
Kamouraska, quai.....		4 80		4 80
Knowlton's Landing, jetée.....	971 22			971 22
Lanoraie, jetée.....		416 04		416 04
Laprairie, brise-glace.....	2,495 10			2,495 10
Lévis, bassin de radoub.....	3,479 10	1,502 25	8,298 76	13,280 11
Long Sault, quai—Lac Témiscamingue.....	68 13			68 13
Longueuil, jetée.....	24 00			24 00
Malbaie do.....		800 37		800 37
Matane do—Agrandissement.....	1,258 22			1,258 22
Jetées en aval de Québec.....			6,563 58	6,563 58
Pointe à Valois, jetée.....	67 67			67 67
Pointe Saint-Pierre, havre.....	320 70			320 70
Pot-au-Beurre, rivière—Dragage.....	999 66			999 66
Québec, quai de la reine.....		110 93		110 93
Rimouski, jetée.....		4,592 75		4,592 75
Rivière Blanche, jetée.....		953 03		953 03
do des Prairies—Améliorations à Saint-Raphaël et Sainte-Geneviève.....	8,562 00			8,562 00
do du Lièvre.....	35,247 72		193 52	35,441 24
do L'Assomption.....	649 99			649 99
do Matawin.....	291 59			291 59
do Nicolet, havre de refuge.....	8,888 36			8,888 36
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement du chenal entre Québec et Montréal.....	49,956 38			49,956 38
Rivière Saint-Louis.....	1,999 16			1,999 16
do do embouchure.....		14 00	45 00	59 00
do Saint-Maurice—Chenal de l'ouest à l'embouch. do do chenal entre les Grandes Piles et La Tuque.....	2,000 00			2,000 00
do Yamaska, écluse, etc. (Dommages au Dr P. E. Mignault).....	1,225 26			1,225 26
Sorel, brise-glace, rivière Richelieu.....	800 00	4,946 74	750 84	6,497 58
Sainte-Anne de la Pérade.....	1,903 62			1,903 62
do des Monts, jetée.....	1,992 25			1,992 25
do du Saguenay, jetée.....	4,827 10			4,827 10
Saint-Laurent (Ile d'Orléans), jetée.....	2,262 11			2,262 11
Saint-Michel de Bellechasse, jetée.....		206 60		206 60
Saint-Zotique do.....		996 70		996 70
Trois-Rivières do.....		90 20		90 20
Trois-Pistoles do.....	362 72			362 72
Yamachiche do.....	1,499 28			1,499 28
	73 90			73 90
A reporter.....	660,146 17	260,156 39	350,588 28	1,270,890 84

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et amé- liorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	660,146 17	260,156 39	350,588 28	1,270,890 84
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
<i>Ontario.</i>				
Beaverton, quai	3,606 50			3,606 50
Belleville, havre	2,765 95			2,765 95
do do —Dragage	1,464 25			1,464 25
Burlington, baie de, chenal.....		310 00	639 96	949 96
Cobourg, havre		107 63		107 63
Georgienne, baie—Enlèvement des rochers Robertson	2,370 95			2,370 95
Goderich, havre.....		771 44		771 44
Hamilton, havre—Dragage	2,437 74			2,437 74
Havres en général			11,841 14	11,841 14
Kaministiquia, rivière.....	2,924 33			2,924 33
Kincardine, havre.....		21 62		21 62
Kingston, bassin de radoub	115,108 64	442 33	4,978 90	120,529 87
do havre.....	6,092 73			6,092 73
Kingsville do		1,250 00		1,250 00
Petit-Courant, lac Huron.....	3,662 16			3,662 16
Petite-Nation, rivière de la.....	4,000 00			4,000 00
Meaford, havre.....	818 12			818 12
Oakville do	546 99			546 99
Owen-Sound, havre.....	24,795 54			24,795 54
Parry Sound Narrows	5,748 58			5,748 58
Port-Arthur, havre	141 00			141 00
Port-Elgin do	1,000 00			1,000 00
Port-Hope do	4,999 42			4,999 42
Port-Stanley do		4,999 96		4,999 96
Rivière La Pluie—Rapides du Long-Sault	182 82			182 82
Rivière Ottawa—Narrows en amont de Pembroke	198 64			198 64
Rondeau, havre		3,484 26		3,484 26
Sault Sainte-Marie—Coffrage	1,475 25			1,475 25
Southampton, havre	5,473 87			5,473 87
Thornbury, havre—Dragage	1,949 35			1,949 35
do do jetée.....	169 04	455 95		624 99
Toronto, havre.....	102,823 88			102,823 88
<i>Manitoba.</i>				
Havres en général			2,211 98	2,211 98
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Havres en général.....			2,794 59	2,794 59
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Rivière Colombie—En amont de Golden. \$ 5,979 86				
do —entre Revelstoke et				
le lac à la Flèche. . . 5,995 51				
do —entre l'embouchure de				
la riv. Kootenay et				
la ligne frontière. . . 6,522 67				
	18,498 04			18,498 04
Rivière Courtney—Protection des travaux à la jonction avec Isolumé	1,014 68			1,014 68
Cowichan, rivière.....	1,310 67			1,310 67
Esquimalt, bassin de radoub.....	51 60		16,591 36	16,642 96
Fraser, rivière	20,300 83			20,300 83
Havres en général			3,589 46	3,589 46
Nanaimo, havre—Enlèvement du rocher Nicol, etc....	4,172 29			4,172 29
A reporter	1,000,250 03	271,999 58	393,235 67	1,665,485 28

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.		Réparations.	Personnel et entretien.		Total.			
	\$	cts.		\$	cts.		\$	cts.	
Report	1,000,250	03	271,999	58	393,235	67	1,665,485	28	
HAVRES ET BRISE-LAMES—Fin.									
<i>Colombie-Britannique—Fin.</i>									
New-Westminster, quai—Hangar pour bateau d'excav	528	07					528	07	
Nicomeckel, rivière.....	483	76					483	76	
Skeena do	2,000	00					2,000	00	
Somas do	499	55					499	55	
Victoria, havre—Drag. dans l'intér. du hav. \$6,192 31									
do do à l'extérieur do . 1,178 23									
	7,370	54					7,370	54	
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.									
Drageurs, réparations.....			30,846	04			30,846	04	
Matériel de dragage—Prov. maritimes... \$15,946 68									
EN GÉNÉRAL.....	2,950	01							
	18,896	69					18,896	69	
DRAGAGE.									
(RENOI N° 133048.)									
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>									
Barrington (Shelburne).....	\$	1,731	16						
D'Escousse (Richmond).....		3,004	83						
Est, rivière de l' (Pictou)....		7,280	86						
Mabou, havre de (Inverness) .		3,300	83						
Port-Hood (do)		318	99						
Pictou, Cie de houille Acadie,									
quai.....		259	61						
St-Pierre, canal (Cap-Breton). .		1,344	27						
	\$17,241	55							
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>									
Georgetown (Queen).....	\$	378	00						
Pownal (do).....		1,223	43						
Sturgeon (King).....		5,129	14						
Summerside (Prince).....		5,108	39						
	11,838	96							
<i>Nouveau-Brunswick.</i>									
Hampton (King).....	\$	2,443	54						
do (Sunbury).....		5,035	58						
Richibouctou (Kent).....		8,067	41						
	15,546	53							
EN GÉNÉRAL.....	431	47							
Total, provinces maritimes... \$	45,058	51							
A reporter.....	\$	45,058	51	1,030,028	64	302,845	62	400,172	09
								1,733,046	35

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	\$45,058 51	1,030,028 64	302,845 62	400,172 09	1,733 046 35
DRAGAGE—Fin					
<i>Québec.</i>					
Lac des Deux-Montagnes.....	\$ 733 91				
Lévis, bassin de radoub.....	418 37				
Longueuil.....	75 00				
Ottawa, rivière.....	4,305 42				
do bassin Queen, canal Rideau.....	356 35				
Rivière Nicolet.....	16 25				
Yamaska, rivière.....	356 34				
En général.....	1,804 22				
	8,065 86				
<i>Ontario.</i>					
Amherstburg.....	\$ 558 99				
Cobourg.....	276 77				
Collins, baie.....	329 94				
Collingwood.....	1,800 12				
Français, baie du.....	40 00				
Gananoque.....	1,434 31				
Goderich.....	592 48				
Kincardine.....	2,722 08				
Kingston.....	742 15				
Meaford.....	279 12				
Oakville.....	453 01				
Ottawa, rivière.....	417 83				
Owen-Sound.....	2,893 00				
Pickering.....	1,326 67				
Port-Credit.....	1,214 75				
Port-Hope.....	2,895 91				
Rivière Thames.....	1,131 00				
Thornbury.....	172 10				
Trenton.....	2,926 19				
En général.....	3,597 20				
	25,803 62				
<i>Manitoba.</i>					
Rivière Rouge.....	\$10,998 21				
Rivière de la Vase-Blanche.....	3,994 30				
	14,992 51				
<i>Colombie-Britannique.</i>					
Rivière Fraser.....	\$ 5,486 15				
Victoria, havre de.....	8,241 41				
	13,727 56				
SERVICE GÉNÉRAL.....	8,459 54				
		,107 60			116,107 60
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
District du Saguenay.....		292 17	3,334 75	1,047 53	4,674 45
do Saint-Maurice.....		514 91	4,332 75	15,658 83	20,506 40
Rivière Vermillion, district Saint-Maurice.....			877 53		877 53
A reporter.....		1,146,943 32	311,390 65	416,878 45	1,875,212 42

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report.....	1,146,943 32	311,390 65	416,878 45	1,875,212 42
GLISSOIRES ET ESTACADES—<i>Fin.</i>				
District d'Ottawa			23,915 77	23,915 77
Rivière Ottawa, glissoires, estacade de la Gatineau, frais judiciaires.....\$ 4,869 07	8,716 67			8,716 67
Rivière Ottawa, glissoires, reconstruction des travaux aux Joachims et Calumet.....	674 69			674 69
Rivière Noire, glissoires.....\$ 1,625 61				
do Petéwawa..... 889 93	2,722 87			2,722 87
do Coulonge..... 1,341 76				
do Gatineau..... 2,049 83				
do Madawaska..... 4,928 62				
District de Newcastle.....		15,704 82	1,908 20	15,704 82
		3,999 54		5,907 74
CHEMINS ET PONTS.				
<i>Ontario.</i>				
Ponts de la cité d'Ottawa et ses environs—				
Carré Cartier.....\$ 541 50				
Pont des Chaudières..... 3,635 49				
Pont Dufferin..... 35 88				
Ancien pont de la rue Maria..... 241 40				
Nouveau do do.....	15 54			15 54
Pointe Nepean..... 584 51				
Nouveau pont à fermes en fer (Chaudière)..... 10 00				
Pont des Sappeurs..... 225 70				
Rue Wellington..... 2,688 40			7,962 88	7,962 88
Pont York, au-dessus de la Grande-Rivière.....	8,498 30			8,498 30
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Pont de Battleford, rivière Bataille.....	1,059 42			1,059 42
do la rivière du Ventre, Lethbridge.....	6,998 84			6,998 84
do do de l'Arc..... 62 00				62 00
do do du Vieillard, Fort-Macleod.....	24,968 63			24,968 63
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
<i>Nouvelle-Écosse.</i>				
Cap-Sable.....\$ 422 95				
Chéticamp..... 1,098 86				
Pointe-Basse..... 50 00				
Meat-Cove—Rem. les poteaux. 1,930 27	2,136 87			2,136 87
do et la ligne de cein- ture de la Pointe-Blanche.....	200 69			200 69
				\$ 3,502 08
<i>Ile du Prince-Édouard.</i>				
Ile du Prince-Édouard et terre ferme—Subvention.....			1,946 66	1,946 66
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Baie de Fundy.....\$2,662 66				
Escuminac..... 613 61				
				\$ 3,276 27
A reporter.....\$ 6,778 35	1,202,997 84	331,095 01	452,611 96	1,986,704 81

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Fin.

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Report	\$ 6,778 35	1,202,997 84	452,611 96	1,986,704 81
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—Fin.				
<i>Québec.</i>				
Ile Anticosti.....	\$3,434 21			
Grosse-Ile, stat. de la quarant.....	605 26			
Iles de la Madeleine.....	3,113 27			
Rivenord—Vers la Pointe-aux- Esquimaux.....		2,975 40		2,975 40
do Bersimis-Est... 6,370 58				
do Ouest... 4,260 47				
	\$ 17,783 79			
<i>Terreneuve.</i>				
Cap Ray.....	250 00			
EN GÉNÉRAL.....	3,395 88			
Total, lignes télégraphiques, Saint-Laurent (en bas) ..			28,208 02	28,208 02
<i>Ontario.</i>				
Ile Pelée.....			705 09	705 09
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Lignes télégraphiques en général			19,959 61	19,959 61
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Nanaïmo à Comox.....	1,085 84			1,085 84
Lignes télégraphiques en général.....			8,191 39	8,191 39
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.....			6,956 43	6,956 43
DIVERS.				
Agent et dépenses imprévues, C.-B.....			6,352 17	6,352 17
Arpentages et inspections.....			15,403 88	15,403 88
do plans des propriétés du gouvernement.....			1,212 00	1,212 00
Saint-Jean, N.-B., Fort-Howe	23 00			23 00
Régina, digue Wascana.....			8 20	8 20
Gratifications—Vve de feu Thos. Pruneau. \$ 198 25				
do do W. O. Strong. 1,110 00				
do P. O. Bonenfant... 83 33				
do G. A. Brown..... 450 00				
Commis surn. pour prép. les rapports ord. parle parlem.....			1,841 58	1,841 58
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.			112 80	112 80
District de Saint-Maurice.....	\$1,236 51			
District d'Ottawa	2,505 24			
do Upper Ottawa Improvement Co. :—			3,741 75	3,741 75
Billots, estacade des Chenaux, 1891-92.....			1,162 41	1,162 41
Totaux.....	1,207,082 08	331,095 01	546,467 29	2,084,644 38

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 décembre 1892.

ANNEXE N^o 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRE LE 30 JUIN 1892

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE N^o 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA 29 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux exécutés sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

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

THOMAS FULLER,

Architecte en chef.

A. M. E. F. E. ROY,

Secrétaire, ministère des travaux publics, Ottawa.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE, ETC.

L'intérieur et le toit ont subi des modifications et des réparations; la pièce réservée aux douaniers a été divisée pour faire une place à la caisse d'économie; on a fait l'acquisition de lampes pour la douane et la plateforme a été élevée, etc.

Commis des travaux, M. J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

BADDECK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs intérieurs de cet édifice ont été nettoyés et badigeonnés, et la boiserie a été peinte.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

DARTMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a choisi, pour cet édifice, un emplacement de 78 x 59 pieds à l'encoignure des rues Water et Portland; on est à préparer les plans et les devis.

HALIFAX.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a blanchi les plafonds du bureau de poste et peinturé et réparé les murs, les boiseries et le mobilier; on a aussi posé un tableau pour l'affichage des bulletins.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Les bureaux de la *Direct Cable Company* et du chemin de fer canadien du Pacifique ont été installés, les jours à plomb ont été réparés; on a aussi posé des cabinets d'aisance et des bains avec tous les accessoires nécessaires et des lumières électriques additionnelles.

Travaux Publics.

Les plans ont été préparés par J. C. Dumaresq, architecte d'Halifax, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Donald Grant, Halifax.

NAPPAN.

FERME EXPÉRIMENTALE.

On est à construire en bois une remise pour les instruments aratoires et les voitures et une porcherie; la première mesure 60 x 25 pieds, ayant un poulailler de 20 x 25 pieds, et une remise de 140 x 25 et un grenier au-dessus d'un bout à l'autre; la porcherie mesure 41 x 25 pieds à un étage; elle se compose de huit compartiments et d'une pièce pour le grain.

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

Commis des travaux, le col. W. M. Blair, Nappan, N.-E.

PICTOU.

QUARANTAINE.

De nouveaux magasins et des latrines ont été construits; le plancher de l'infirmierie, la cuisine, les châssis et les serrures ont été réparés; on a lambrissé les murs, fait l'acquisition d'échelles et on est à creuser un puits.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

SYDNEY.

QUARANTAINE DE LA POINTE-ÉDOUARD.

Le quai qui avait subi des avaries, a été renouvelé et agrandi.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a modifié l'appareil de chauffage auquel on a fait certaines additions; l'édifice en général a subi de légères réparations.

Architecte surveillant, W. C. Harris, Charlottetown, I.P.-E.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites à l'édifice et on a renouvelé le foyer de la chaudière de l'appareil de chauffage.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé la cheminée, le poêle, les tuyaux de poêle et les serrures, et remplacé les vitres brisées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

CHATHAM.

On est à faire des négociations pour l'achat d'une partie de la propriété Fraser dans le but d'y ériger l'édifice public qu'on se propose de construire à cet endroit.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé les égouts et renouvelé les fermetures de châssis.

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

On a fait l'acquisition de paravents et d'autres menus articles, réparé les tuyaux de décharge, posé de nouveaux urinoirs, des ventilateurs et des châssis aux cabinets d'aisance, réparé 122 tiroirs et boîtes, avec leurs clefs, etc.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs de cet édifice ont été badigeonnés en couleur et la boiserie peinte; des tiroirs qui fonctionnaient mal ont été remplacés par des neufs; les ouvrages en plomb ont été réparés et améliorés.

Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PORTLAND.

BUREAU DE POSTE.

De menues réparations ont été faites au comptoir, aux poêles et aux tuyaux de poêle, etc., sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE.

On a installé ce bureau ainsi qu'une petite maison pour les instruments.

Un pilier en pierre a été construit sur la voûte jusqu'au toit de l'édifice.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Cet édifice, dans le cours du dernier exercice, et à venir jusqu'au 19 mars, date à laquelle il a été détruit par un incendie, a été, comme à l'ordinaire, réparé, nettoyé, etc. On a soigneusement entretenu les chaudières, la fontaine et la machine, on a posé de nouveaux ressorts aux soupapes et on a fait l'épreuve des soupapes qu'on a soumis à une pression de 25 livres. On a entouré les fournaises et posé de nouvelles plaques. On a réparé les cabinets d'aisance, les urinoirs, l'appareil de chauffage à vapeur, l'appareil à gaz, les sonneries électriques, le toit, les calorifères, l'ascenseur hydraulique, les cordes des châssis, etc. On a posé des doubles châssis à la grande salle et réparé le mobilier.

Le 19 mars 1892, ainsi que je viens de le dire, cet édifice a été complètement détruit par l'incendie, les murs de pierre et la tourelle de brique seuls sont restés debout. On a immédiatement enlevé les débris et tout le fer, etc., qui ne pouvait plus servir à la reconstruction de l'édifice a été vendu à l'enchère publique. On a temporairement logé les divers départements dans l'édifice Pugsley qui a été loué et on a installé des bureaux pour lesquels on a acheté du mobilier.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Dans le cours de l'exercice des réparations ont été faites à la maçonnerie, à la fournaise, à l'appareil à gaz, aux cabinets d'aisance, aux urinoirs et au mât.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

Travaux Publics.

HOPITAL DE LA MARINE.

Dans cet édifice des réparations ont été faites aux ouvrages en plomb, aux cheminées, à la toiture en fer, à l'ardoise, aux gouttières, aux baignoires, aux urinoirs, aux cabinets d'aisance, aux conduites d'eau, au poêle de cuisine et à la fournaise. Le plafond de la salle des opérations, qui était tombé, a été refait.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. G. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

On a réparé, nettoyé et arrangé la fournaise, les cabinets d'aisance, les urinoirs, les conduites d'eau, l'appareil de chauffage, l'appareil à gaz, les tubes acoustiques, les sonneries électriques, les serrures, les calorifères, le toit, l'ascenseur hydraulique, les châssis, les cordes de châssis, le mobilier, les horloges, les tiroirs à lettres et les portes. On a fait l'acquisition de lampes, réparé l'asphalte, nettoyé le logement du concierge, blanchi les plafonds et les murs et peinturé la boiserie. On a planté sur l'édifice un mât muni d'une boule horaire, de signaux de tempête et pour la navigation. Une partie du toit qui est en fer a été recouverte d'un plancher en bois comme mesure de protection et un logement a été préparé pour le fonctionnaire préposé aux signaux.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, I. C., Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites dans le cours de l'exercice.
Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites dans le cours de l'exercice.
Commis des travaux, J. E. Turnbull, Saint-Jean, N.-B.

PROVINCE DE QUÉBEC.

FRASERVILLE (RIVIÈRE-DU-LOUP.)

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est maintenant recouvert d'un toit, et on espère le terminer et l'installer cet automne.

Des plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux exécutés sous sa surveillance.

Commis des travaux, Elzéar Marquis, Fraserville.
Entrepreneur, Alfred Lortie, Québec.

GROSSE-ILE.

QUARANTAINE.

On a fait l'acquisition d'une lumière pour le steamer *Challenge* et de certains autres articles d'installation pour laboratoire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.
Entrepreneur pour l'installation, M. F. Poitras, Québec.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans un rapport précédent a été installé et occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, Jos. Mettayer, Lachine.
Entrepreneur, Jos. Fitzpatrick, Joliette.

MONTREAL.

DOUANE.

L'appareil de chauffage et les ouvrages en plomb ont subi les réparations ordinaires.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Dans le cours de l'exercice des réparations de peu d'importance ont été faites aux machines et à l'appareil de chauffage.

BUREAU DE POSTE.

Les ouvrages en bois et l'installation de tout l'édifice ont été nettoyés et réparés. Le bureau des lettres chargées a subi des modifications et un grand nombre d'articles d'installation ont été fournis aux divers départements, les ouvrages en plomb, etc., ont été réparés et modifiés.

Architecte surveillant, James Nelson, Montréal.

Entrepreneur, Em. Saint-Louis, Montréal.

QUÉBEC.

BUREAU DES MESUREURS DE BOIS.

On acheté du tapis et réparé le mobilier.

LA CITADELLE.

Logement du gouverneur général.

Comme d'habitude on a nettoyé, peinturé et préparé le logement pour la visite annuelle de Son Excellence.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a renouvelé les fils métalliques de l'ancenseur et réparé les ouvrages en plomb, les gargouilles et les conduits.

BUREAU DE POSTE.

Toutes les portes d'entrée ont été munies de nouveau ressorts, etc.

On a posé un râtelier pouvant contenir 100 sacs et acheté un coffre-fort à l'épreuve des voleurs pour la division des timbres. L'intérieur des murs du bureau de poste, au rez-de-chaussée, a été nettoyé, gratté et peinturé à neuf. On a apporté des modifications dans le bureau des lettres chargées et au treillis du bureau de poste.

On a acheté du mobilier pour le bureau de poste. On a examiné et réparé les ouvrages en bois, etc.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a renouvelé un certain nombre de tuyaux de l'appareil de chauffage, dans l'entrepôt de vérification, que la gelée avait brisés.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

Les entrepreneurs chargés de la construction de cet édifice n'ont pu exécuter leur contrat d'une façon satisfaisante, et après examen, on a constaté que les travaux faits étaient, tant au point de vue des matériaux qu'au point de vue de l'exécution, si défectueux qu'ils mettaient l'édifice en danger.

En conséquence le gouvernement a repris l'affaire en main, et ce département a expédié d'ici un fonctionnaire compétent sous la surveillance duquel une partie des murs a été démolie ; on est à les reconstruire, tout en demandant de nouvelles soumissions.

Travaux Publics.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Les travaux qui suivent ont été, autant que possible, exécutés par les détenus sous la surveillance de ce département.

Dans l'aile sud on a posé un plancher en pierre de 3,600 pieds carrés, et un plafond en brique avec poutrelles en fer.

On a construit 42 cellules en pierre avec portes en fer. On a posé à 132 cellules la serrure Maréchale. On a acheté un orgue pour la chapelle protestante. On a peinturé la grange, les écuries, les remises, la maison de la pompe, le logement du préfet. Les édifices, l'aqueduc et l'appareil de chauffage ont subi des réparations.

Commis des travaux, M. Elz. Dagnault, Saint-Vincent-de-Paul.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Le bardeau du toit de cet édifice a été renouvelé, et des réparations générales ont été exécutées.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel, Trois-Rivières.

BUREAU DE POSTE.

On a fait des réparations générales, peinturé, posé un plancher neuf et acheté de nouveaux articles d'installation.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel, Trois-Rivières.

VALLEYFIELD.

BUREAU DE POSTE.

La mansarde a été installée et disposée de manière à servir de logement au gardien. Un nouvel escalier a été posé du rez-de-chaussée à la mansarde.

Entrepreneurs, MM. Bélanger et Préfontaine, Valleyfield.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALMONTE.

BUREAU DE POSTE.

De légères améliorations ont été faites dans le cours de l'année, et on a acheté du mobilier pour les bureaux de la douane.

Commis des travaux, M. A. Bell, Almonte, Ont.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La conduite d'eau principale de la ville a été raccordée au service de l'eau de l'édifice, et l'égout des cabinets d'aisance a été relié à l'égout de la ville.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture du toit a été réparée; on a posé des crochets additionnels au gros tuyau principal de l'appareil de chauffage et l'installation a subi de légères réparations.

BERLIN.

Les tuyaux principaux de l'appareil de chauffage à eau chaude, dans le sous-sol ont été modifiés et recouverts d'un enveloppe non-conductrice.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur ont été installés et meublés sous la surveillance de ce département.

CARLETON PLACE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé, on est à en faire l'installation et à y poser un appareil de chauffage à eau chaude.

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

Commis des travaux, M. Andrew Bell, Almonte, Ont.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. R. Cameron, Almonte, Ont.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. N. Landry, Ottawa.

HAMILTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le treillis, les cloisons et l'installation du bureau de poste ont subi des modifications considérables, et le bureau de l'inspecteur du gaz a été installé et meublé pour l'inspecteur des postes.

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

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 5 avril 1892, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, et les travaux progressent d'une façon satisfaisante. Ce sera un édifice en brique à 2½ étages, avec parements en pierre, une fondation en pierre, mesurant 55 x 43, et ayant en outre une annexe en brique ayant un étage de 40 x 24.

Le sous-sol de l'édifice principal sera occupé par l'appareil de chauffage, le combustible, etc., le rez-de-chaussée par le bureau de poste; le premier étage par la douane et le revenu de l'intérieur; la mansarde servira de logement au gardien et l'annexe d'entrepôt de vérification.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Entrepreneur, J. R. Eaton, Orillia.

Commis des travaux, W. H. Croker, Orillia.

OTTAWA.

EDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les pièces de la mansarde occupées par le ministère de l'intérieur et le conseil privé ont subi des modifications; les pièces du sous-sol ont été réparées; et les diverses autres pièces dans tout l'édifice ont été nettoyées, badigeonnées et peinturées.

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

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

On a construit des annexes au poulailler et à la porcherie; on a ajouté des calorifères dans les résidences du chimiste et de l'agronome; et on a tendu de papier la résidence du chimiste. On a aussi ajouté certains articles d'installation dans le laboratoire.

Le tout s'est exécuté sous la surveillance de ce département.

EDIFICE LANGEVIN.

On a fait l'acquisition de mobilier, de boîtes d'emballage, etc., posé des tablettes et réparé le mobilier, pour le compte des divers ministères qui occupent cet édifice.

On a fait des modifications et des additions aux appareils à gaz et de chauffage, et aux ouvrages en plomb, on a posé des échelles de fer à l'intérieur des deux grands ventilateurs; le sous-sol a été nettoyé, blanchi et peinturé à neuf sous la surveillance de ce département.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

On a posé autour de cet édifice un nouveau trottoir en ciment "granolitique", réparé la toiture, etc., sous la surveillance de ce département.

Travaux Publics.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

On a posé une cloison avec portes dans le passage du sous-sol à un pied de l'escalier qui conduit au jeu de paume, dans le but d'intercepter les courants d'air; une partie du plafond de la chambre d'alambic a été lambrissée; une partie du mur du passage du sous-sol a été latté et plâtré à neuf; 11 carrés du plancher du sous-sol ont été renouvelés; 10 portes circulaires à panneau ont été faites pour appareiller celles de la bibliothèque; on a posé 234 verges de tapis neuf dans le salon et la bibliothèque; les cuivres ont été réparés; on a acheté de nouveaux ustensils de cuisine, du linge et des couvertures et un poêle de cuisine; le mobilier, les rideaux, etc., ont été réparés et entretenus en bon état.

Le plafond des cabinets d'aisance du cottage a été lambrissé en pin. On a fait 2,215 verges de badigeonnage, 350 verges de peinture et tendu 620 verges de papier, dans le Rideau Hall, le cottage et les écuries; le tout a subi un nettoyage général pendant l'absence de Son Excellence.

Dans le serre on a posé 125 tables pour les plantes, et un plancher de 2 pouces dans la chambre aux fleurs cultivées dans les pots; quatre carrés de plancher ont été posés dans la serre aux fleurs, et 300 pieds de vitres brisées ont été remplacés dans les diverses serres.

Les enduits et les peintures de tous les édifices ont été réparés; les doubles châssis et les jalousies ont été nettoyés, enlevés et remis selon que requis; les fournaies, poêles, tuyaux et cheminées ont été nettoyés, réparés, etc.

On a construit 245 pieds linéaires de clôture de 7 pieds, 1,030 pieds de clôture de 4 pieds, 340 pieds de clôture de 10 pieds en planche à joints clos, 95 pieds de clôture de 6 pieds en planche à joints clos, 875 pieds de clôture de 4 pieds à 3 traverses et 150 pieds de clôture de 6 pieds 5 pouces à 3 traverses, y compris 57 pieds de barrières à pieux, et 2 nouvelles barrières à poteaux à l'entrée de l'avenue semblables à celles qui existent. La clôture à pieux a été réparée et on a posé un tourniquet.

Dix carrés d'un plancher de 3 pouces ont été posés dans l'écurie occidentale; 120 verges du pavé de l'écurie de l'est ont été goudronnées et ensablées; 230 pieds linéaires de trottoir de 3 pieds de largeur ont été posés à partir de la porte de l'avenue jusqu'à la rue McKay; 130 pieds linéaires de traverses de planche de 3 pouces ont été renouvelés, de nouveaux escaliers avec marche en cèdre ont été construits auprès des trottoirs à l'extrémité du jeu de paume;

On a posé dans le jardin un nouveau treillis à vigne, long de 100 pieds; on a réparé les glissoires; le pavillon du corps de musique et la passerelle ont été mis en place puis enlevés; le *curling rink* et le patinoir ont été tenus en bon état, la glacière a été remplie, la neige enlevée des chemins, des trottoirs et des toits, et les serres et les jardins ont été tenus en bon état. Un bouquet d'arbres d'ornementation, au nombre de 75, sortis de la ferme expérimentale a été planté dans un angle du jeu de *cricket*,

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

Commis des travaux, M. W. Hutchinson, Ottawa.

Entrepreneurs pour l'entretien des terrains, etc., MM. Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur pour l'enlèvement de la neige, M. Cluff, Ottawa.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les jours à plomb au-dessus de la Chambre des communes et du Sénat ont été réparés; les chambres des sergents-d'armes ont été modifiées et réparées, ainsi que les ventilateurs du Sénat; la bibliothèque a subi des modifications et des réparations; les murs de la bibliothèque ont été jointoyés et le toit réparé.

On a posé de nouveaux châssis dans la chambre du comité des chemins de fer ainsi que dans la chambre n° 50, dans chacune de ces chambres l'appareil du ventilateur a été amélioré; du mobilier a été acheté pour divers bureaux dans l'édifice et des réparations ont été faites partout.

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

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

On a fait considérablement de nettoyage de badigeonnage et de peinture dans les corridors et les bureaux; les mansardes du ministère de la marine ont été modi-

fiées et améliorées, y compris le prolongement des services de l'eau, du gaz, des sonneries électriques et de l'appareil de chauffage; on a installé de nouveaux bureaux et posé un escalier dans la division des archives de ce département; le toit et les jours à plomb ont été réparés. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE POSTE.

Les dommages considérables faits à cet édifice par l'incendie du 17 janvier dernier ont été réparés. On a dû lasser et plâtrer à neuf la plus grande partie de l'intérieur de l'édifice; une bonne partie de l'installation a été renouvelée, le mobilier réparé et les services de l'eau, du gaz et des sonneries électriques ont été rétablis. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du département.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

L'entrepreneur a entretenu le parc à la satisfaction de ce département. On a peinturé la serre et remplacé les vitres qui manquaient; on a planté de nouveaux arbrisseaux.

Entrepreneur chargé de l'entretien du parc, M. L. Garello, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

L'entrepreneur a entretenu les terrains à la satisfaction de ce département.

Entrepreneur, M. N. Robertson, Ottawa.

Entrepreneur chargé de l'enlèvement de la neige, M. W. Moore, Ottawa.

IMPRIMERIE.

On a peinturé, posé des vitres et construit une nouvelle clôture autour de la propriété, sous la surveillance du département.

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

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

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

Entrepreneur pour l'enlèvement de la neige, M. W. Moore, Ottawa.

COUR SUPRÊME.

Les annexés dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière ont été terminées et les pièces installées, y compris des tablettes, des rayons de bibliothèque, des ouvrages en plomb, appareil à gaz, extension de l'appareil de chauffage et du service des sonneries électriques, ainsi que du mobilier, tapis, etc.

Les plans ont été préparés par ce département.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, W. Stewart, Ottawa.

Entrepreneur des ouvrages en plomb et de l'appareil à gaz, M. O. Higman, Ottawa.

VICTORIA HALL.

Le toit de cet édifice a été réparé sous la surveillance de ce département.

PETERBOROUGH.

DOUANE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est à peu près terminé; on est à préparer les plans d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, J. E. Belcher, Peterborough.

Entrepreneur de l'édifice, J. E. Askwith, Ottawa.

Travaux Publics.

PETROLIA.

BUREAU DE POSTE.

Le 29 janvier 1892 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice, et les travaux sont en voie d'exécution. Ce sera un édifice de 2½ étages, en brique avec parements en pierre, sur fondation en pierre, de 56'6" x 42'0", avec une annexe à un étage en brique de 44'6" x 21'6". Le sous-sol sera occupé par l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée par le bureau de poste, le premier étage par les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; la mansarde servira de logement au gardien et l'annexe à l'entrepôt de vérification.

Les plans ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

PORT ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un emplacement de 100' 0" x 100' 0" à l'encoignure des rues Count et Arthur a été gratuitement cédé à Sa Majesté pour les fins de cet édifice et un contrat pour la construction et l'achèvement de celui-ci a été passé le 8 janvier 1892, date depuis laquelle les travaux sont en voie d'exécution. Le corps principal de l'édifice est à deux étages, 43' 0" x 56' 0", avec sous-sol et mansarde, et l'aile à un étage mesure 40' 0" x 20' 6". Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre; les cloisons, les planches et le toit seront en bois, ce dernier recouvert de tôle galvanisée. Le sous-sol contiendra l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu et la mansarde, le logement du gardien. Dans l'annexe se trouveront l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures. Des voûtes en brique sont ménagées pour les bureaux de poste, de douane et du revenu de l'intérieur.

Commis des travaux, M. Powley, Port-Arthur.

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

Entrepreneurs, Tobin et O'Keefe, Ottawa.

SAINTE-CATHERINE.

EDIFICE PUBLIC.

Un nouveau calorifère a été installé et raccordé dans le couloir du public; l'appartement du gardien a été badigeonné; l'installation et les ouvrages en plomb du bureau de poste ont été réparés et modifiés.

TORONTO.

DOUANE.

Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, aux ouvrages en plomb, aux jours à plomb et au toit sous la surveillance de ce département.

Architectes surveillants, Denison et King, Toronto.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La corporation de la cité de Toronto a cédé au gouvernement l'emplacement pour l'érection de cet édifice. Cet emplacement se compose d'un lot de 270 x 497 pieds avec façade sur les rues Osgoode, University, Chesnut et Armong. Le 10 novembre 1891 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice qui est en voie d'exécution.

L'édifice sera construit en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre, mesurant 300 pieds de longueur sur 185 pieds de largeur, à part ces tourelles projetant sur la rue Osgoode.

La salle d'exercice a 280 pieds de longueur, 125 de largeur et 36 pieds de hauteur du plancher à la naissance du toit. Le sous-sol mesure 125 x 140 pieds. De chaque côté de la salle se trouve les arsenaux s'étendant tout le long de l'édifice et large de 22' 6" pieds formant un déclin de chaque côté de l'édifice; l'appendice du côté du nord est à un étage. Du côté du sud il y a 2 étages et un sous-sol.

Les tourelles des angles et les parties du centre qui font projection ont 4 étages de hauteur, et renferment les salles de musique, les cabinets d'aisance, etc. Au-dessus des arsenaux, du côté sud se trouvent les logements des officiers, et dans le sous-sol

sont la fournaise, les magasins, les cuisines et les caves, les cabinets d'aisance, etc. Le sous-sol de la salle principale est réservé à un jeu de quille, à une salle de tir, à des magasins, etc.

Les plans ont été préparés par le département.

Architecte surveillant, M. R. C. Windeyer, Toronto.

Entrepreneur, le Major John Stewart, Ottawa.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les chaudières, le monte-charge et les ouvrages en plomb ont été réparés sous la surveillance de ce département.

Mécanicien, John A. Wells, Toronto.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'appareil de chauffage a été en partie refait et réparé, et les ouvrages en plomb ont subi de légères réparations, etc., sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE POSTE.

On a de nouveau modifié l'appareil de chauffage; les ouvrages en plomb ont été réparés; on a aussi peinturé, verni, tendu du papier et fait d'autres menues réparations.

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

Architectes surveillants, Denison et King, Toronto.

TRENTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait l'acquisition d'une nouvelle pompe foulante et exécuté diverses menues réparations.

WALKERTON.

ÉDIFICES PUBLICS.

Cet édifice, dont la description se trouve dans un rapport antérieur, a été terminé. On a installé et garni les divers bureaux et posé un appareil de chauffage à eau chaude.

Commis des travaux, J. J. Tolton.

Entrepreneur de l'installation, J. C. Oppenheiser, Walkerton.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, McGuire et Bird, Toronto.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les bureaux du revenu de l'intérieur ont été modifiés et installés d'une nouvelle façon, et on a ménagé un bureau qu'on a installé et garni pour l'inspection du gaz.

Le toit, les ouvrages en plomb et l'installation du bureau de poste ont subi de légères réparations.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAU DE POSTE.

L'édifice et l'appareil de chauffage à eau chaude ont été terminés et l'édifice occupé.

Entrepreneur de l'édifice, James Hanbury, Brandon.

Commis des travaux, T. J. Chubb, Brandon.

Architecte surintendant, W. R. Marshall, Brandon.

WINNIPEG.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

Cet édifice a été terminé et muni de bains, de cuvettes et d'un service à eau chaude, d'un poêle de cuisine, et du mobilier; on a aussi construit des clôtures, des plateformes et des trottoirs.

Travaux Publics.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.
Commis résidant des travaux, D. Smith, Winnipeg.
Entrepreneurs, MM. Brydon et Charlesworth, Winnipeg.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau des terres fédérales a été installé. On a renouvelé les tuyaux de la chaudière de l'appareil de chauffage, et d'autres menus travaux de menuiserie ont été exécutés.

Commis des travaux, D. Smith.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CALGARY.

CASERNES.

On a introduit le service de l'eau dans l'édifice.

On a ajouté au corps de garde deux cellules, une salle à manger et une cuisine; on a construit des latrines et une clôture autour de la cour en arrière. On a réparé les bureaux ainsi que le logement du médecin.

Commis des travaux, H. D. Johnson, Calgary.

PALAIS DE JUSTICE.

On a introduit le service de l'eau dans cet édifice, fait les ouvrages en plomb nécessaires et réparé les égouts.

Commis des travaux, H. D. Johnston, Calgary.

EDMONTON.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

La Compagnie de la Baie-d'Hudson a fourni un emplacement pour cet édifice près de la gare du chemin de fer canadien du Pacifique, et sur cet emplacement on a érigé un bâtiment en bois de 25 x 40 pieds.

Les plans ont été préparés par ce département.

Entrepreneur, H. D. Johnston, Calgary.

MAPLE CREEK.

CASERNES DE LA POLICE À CHEVAL.

On a ajouté un étage de 16 x 30 pieds à l'infirmerie, avec toiture; le tout est maintenant prêt pour les enduits, etc.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

RED DEER.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 11 septembre 1891 un contrat a été passé pour l'érection de cet édifice qui est maintenant en voie d'exécution. L'édifice qui couvrira un espace de 65 x 48 pieds, sera construit en pierre à 2 étages avec sous-sol, planchers, cloisons et toit en bois. Au sous-sol se trouveront l'appareil de chauffage, la pompe et la citerne, avec pièces séparées pour le combustible, les cabinets d'aisance, les bains, etc. Au rez-de-chaussée il y aura la salle à manger, le parloir, la chambre de la directrice, le bureau, la salle de couture, l'infirmerie, une chambre à coucher, une cuisine, un garde-manger et un magasin, et au premier étage, une classe, le dortoir des petites filles, le dortoir des petits garçons, la salle des employés, une infirmerie et la chambre de la sous-directrice.

Les plans ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, H. D. Johnston, Calgary.

Entrepreneur de l'édifice, M. John Stewart, Ottawa.

RÉGINA.

PALAIS DE JUSTICE.

Des modifications ont été faites à l'entrée du bureau des terres fédérales pour faciliter les affaires de ce bureau.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

DÉPÔT D'IMMIGRANTS.

L'intérieur des murs et les plafonds ont été lambrissés de bois blanchi; on a érigé des plates-formes servant aux lits; posé des châssis doubles, construit un petit hangar pour le combustible et posé un trottoir.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

BUREAUX DU GOUVERNEMENT.

On a posé la lumière électrique ainsi qu'un appareil de chauffage à eau chaude; les bureaux ont été installés et garnis. L'édifice est maintenant occupé.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, Dunlop et Chapman, de Pembroke, Ont.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

CHAMBRE DU CONSEIL.

On a fait des modifications et des réparations après le déménagement des fonctionnaires dans les nouveaux bureaux; des salles de comité et les pièces réservées à l'Orateur et au greffier de l'Assemblée ont été installées; on a acheté d'autres pupitres pour les députés et un nouveau fauteuil pour l'Orateur, ainsi que des poêles et autres articles d'installation; on a posé la lumière électrique.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

NOUVEL HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Cet édifice est occupé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur. On a posé un système de lumière électrique maintenant en opération; on a construit une clôture autour des vingt-cinq acres de terre qui avoisinent immédiatement l'édifice.

Commis des travaux, H. J. Peters, Régina.

EN GÉNÉRAL.

Les hommes du corps de police ont fait de nombreux renouvellements et réparations aux postes de la police à cheval à Prince-Albert, Battleford, Fort-Saskatchewan, Saint-Albert, Calgary, Fort-Macleod, Lethbridge, Maple Creek et Régina.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AGASSIZ.

FERME EXPÉRIMENTALE.

La résidence du directeur dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été terminée et est maintenant occupée. Le 20 novembre 1891, un contrat a été passé pour l'érection d'une grange de 61' 0" x 80' 0" x 58' 0" pieds du sol au sommet du toit. Elle se compose d'un sous-sol en pierre pour les instruments aratoires, l'emmagasinage du charbon, un silo et un atelier de charpentier; au rez-de-chaussée se trouvent une bergerie, une sellerie, un passage et un magasin général; le premier étage contiendra le fenil et une pièce pour les outils, etc.

Commis des travaux, Jos. Brown.

Entrepreneurs, MM. Matthew et Rockett.

Les plans ont été préparés par ce département.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria.

Travaux Publics.

KAMLOOPS.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Cet édifice a subi de menues réparations dans le cours de l'exercice, sous la surveillance de F. C. Gamble, I.C., Victoria.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE.

Le rez-de-chaussée de cet édifice, division du bureau de poste, a subi plusieurs modifications; on a acheté du mobilier pour ce bureau. Ces changements et additions se composent, premièrement, de l'achat de 22 râteliers à sacs de la poste, système Harrison, deuxièmement, de la fabrication et de la pose de 4,200 boîtes à lettres avec garniture en cuivre; troisièmement, de l'installation d'une pièce pour les timbres et d'une table pour la distribution des journaux; quatrièmement, d'un tambour avec portes volantes; cinquièmement, d'une ouverture dans le mur en raccordement avec une boîte à lettres, et de menues réparations à l'appareil à gaz.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des travaux ont été exécutés pour faire face aux besoins du bureau de poste qui occupe le rez-de-chaussée, afin de donner plus de facilités au service de la poste; on a déménagé le bureau des terres au premier et au second étage, déménagé le bureau de l'inspecteur des pêcheries, pour le remplacer par le bureau des terres, installé le bureau de l'inspecteur du revenu de l'intérieur, et acheté du mobilier pour le bureau des douanes.

Les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I.C., Victoria.

VANCOUVER.

BUREAU DE POSTE.

L'entrepreneur n'ayant pu continuer les travaux, on a, en conséquence, demandé des soumissions, et un contrat a été adjugé à M. T. Tompkins, de Brockville, Ont. Les travaux sont en voie d'exécution.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, M. C. O. Wickenden, Vancouver.

VICTORIA, C.-B.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICE.

On a fait l'acquisition d'un emplacement de 250 x 200 pieds pour cet édifice, sur la rue Melzies, et le 23 mai 1892 un contrat a été passé pour sa construction. Les murs seront en briques sur fondation en pierre. La salle d'exercice aura 75 x 160 pieds, à deux étages, avec une annexe en déclin, large de 27 et s'étendant tout le long de l'édifice. Au rez-de-chaussée sont cinq arsenaux, une remise pour les canons, une salle pour les officiers, une chambre d'ordonnance, une chambre pour les sergents, et deux pièces pour les magasins du quartier-maître. Au premier, une salle de musique, une pièce pour les officiers, une salle de lecture et des magasins.

Les plans ont été préparés par ce département.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. G. Gamble, Victoria.

Commis des travaux, W. Hassard, Victoria.

DOUANE.

Le pupitre du caissier a subi des changements et des additions; du tapis de corde a été posé dans un des bureaux et des réparations de peu d'importance ont été faites. On a construit un hangar sur le quai de la douane pour l'emmagasinage du combustible destiné aux divers édifices publics, dans Victoria.

Les travaux sont sous la surveillance de F. C. Gamble, I. C., Victoria.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites dans le cours de l'exercice aux services du gaz et de l'eau aux cabinets d'aisance, aux urinoirs, aux planchers, aux serrures, aux portes et châssis; on a fait l'acquisition de tables à distribution et de pupitres pour les facteurs, et un signal d'alarme contre les voleurs a été posé dans la voute de la caisse d'économie fédérale et raccordée au poste de police.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, I. C., Victoria.

CASERNES DE LA BATTERIE "C."

Les égouts des logements des officiers ont été examinés et en partie renouvelés, et on a fait l'acquisition de bois pour les trottoirs et de gravier pour les chemins.

Les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C., Victoria.

REFUGE DES IMMIGRANTS.

De menues réparations nécessaires ont été faites à cet édifice dans le cours de l'année sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C., Victoria.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département, et sont au nombre de 140 y compris le personnel des édifices d'Ottawa.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX (COMBUSTIBLE).

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 123 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à environ 160 édifices en tout.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-treize édifices ont été éclairés par le gaz, trente et un édifices par la lumière électrique incandescente, deux par la gazoline et le reste par le pétrole; bon nombre d'édifices mentionnés en dernier lieu, sont éclairés, à leur entrée, par des lumières électriques à arc.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception de ceux d'Ottawa et des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du département. Soixante-treize édifices, dans quarante-quatre localités sont alimentés par des compagnies d'aqueduc, le reste prend son eau dans des puits où on l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

EN GÉNÉRAL.

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

ANNEXE N^o 3.

RAPPORT

SUR LES

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

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU

Ministère des Travaux Publics.

ANNEXE N^o 3.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

N^o 47729.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un rapport sur les travaux exécutés dans les différents ports, etc., en Canada, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A. M. E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BAIE FORTUNE.

La baie Fortune, dans le comté de King, se trouve sur la rive sud de la baie Rollo, sur la côte orientale de l'Île du Prince-Édouard, à environ cinq milles au sud-ouest de Souris, point terminal oriental du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard. Le brise-lames est à l'embouchure de la rivière Fortune; des bancs de sable s'étendent des deux côtés à partir de la terre ferme jusqu'au bord du chenal, celui du côté sud n'ayant que 300 pieds de longueur tandis que celui du côté nord est assurément long d'un quart de mille. Le village de la baie Fortune est situé à environ deux milles de l'embouchure de la rivière et à la tête de la navigation.

Les habitants, dans le but d'obtenir une plus grande profondeur d'eau au large de l'embouchure de la rivière, et pour empêcher le sable, dont se composent les grandes battures du côté est, d'être charrié dans le chenal, commencèrent, il y a plusieurs années, la construction d'un brise-lames sur la grève, du côté est du chenal, en le commençant à un point 50 pieds du côté est de l'abord en charpente à encaissement au nord de la jetée, et le prolongeant au large dans une direction sud-est sur une distance d'environ 400 pieds, dans le but de diriger le courant au reflux, et, une fois prolongé, de maintenir, par l'affouillement, un chenal, à travers la barre, de 8 à 10 pieds de profondeur, la profondeur de l'eau, à mer basse, sur la barre, n'étant en général que de 4 pieds, ce qui empêchait tout vaisseau quelconque d'entrer.

A la dernière session le parlement a voté \$1,500 pour prolonger le brise-lames dont le plan et le devis ont été préparés. Les travaux qu'on se propose de faire consistent à prolonger de 400 pieds la construction qui existe présentement, et à réparer cette construction primitive.

JETÉE DE BAY VIEW.

La jetée de Bay View est située sur la rive orientale et près de l'embouchure de la rivière Hope qui se déverse dans le port de New-London, à environ 3½ milles au sud-est de son embouchure.

Cette jetée n'est pas exposée à la grosse mer, mais la grande marée extraordinaire du premier décembre dernier qui, jointe à la tempête qui existait alors, a fait tant d'avaries ailleurs, a passé de 18 pouces au-dessus du sommet de la construction, a emporté les fascines, la pierre et la terre qui la remplissait, laissant la jetée presque vide, et, dans cet état, elle a été en partie soulevée, rompant les boulons qui assujétissaient les défenses à la construction, et fendant en deux la tête des pilotis, et n'eussent été les pilotis plantés autour de la jetée, celle-ci aurait incontestablement été emportée.

Les travaux de réparations se sont résumés à reconstruire le sommet de l'extrémité du large sur une distance de 40 pieds, à une profondeur de 5 pieds, et à planter

Travaux Publics.

autour 14 nouvelles défenses ; en second lieu, à reconstruire le sommet de 60 pieds de la jetée, à l'intérieur de l'extrémité du large à une profondeur de 2 pieds.

En octobre et en novembre 1891, la jetée a été de nouveau avariée, une brèche s'étant pratiquée dans la partie inférieure de la construction. Cette brèche a été réparée dans le cours de l'exercice.

JETÉE DE BELFAST.

Cette jetée, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon.

La jetée, longue de 600 pieds, a une largeur variante de 24 à 35 pieds et se termine au large par un L de 105 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur ; la face de la jetée qui regarde le chenal, a donc 140 pieds. A l'exception de deux petites ouvertures, la jetée est construite de parements en bois carré ; son extrémité intérieure, sur une étendue de 300 pieds, est remplie de fascines, de pierre et d'argile, et son extrémité extérieure, ainsi que son L, sont couverts d'un tablier.

Depuis que le département en a pris possession l'extrémité du large et l'L ont été complètement réparés.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$700 a été employée à construire en fascines, en pierre et en terre la chaussée de la partie inférieure de la jetée sur une longueur de 350 pieds, à poser aussi deux rangées de pièces de bois de chaque côté sur une longueur de 74 pieds, soit en tout 148 pieds, 81 pieds de la partie planchée de la jetée a été haussé et on a posé de nouvelles traverses et de nouvelles longuerines ; 18 défenses ont été enfoncées et assujéties, 2 poutres de travées ont été mises en place, une des travées a été remplie de pieux, de fascines et de pierre, 47 pieds linéaires de lisses ont été renouvelés et 624 pieds carrés de planchéage ont été posés, outre d'autres réparations, ce qui a mis la construction en bon état.

PORT DE BRAE.

Le port de Brae, dans le comté de Prince, est situé sur la rive nord de la baie d'Egmont, à environ 8 milles à l'est de West-Point, et à 12 milles au nord du cap Egmont, les deux promontoires qui forment la baie d'Egmont. Le port est à environ 6 milles de la station de Coleman, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, cette station étant à 36 milles au nord de Summerside, chef-lieu du comté.

Le port est à l'embouchure de la rivière Brae et formée par la protection qu'offre l'Île Brae qui, située parallèlement à la rive, à une distance d'un quart de mille à un mille et ayant une longueur d'un mille et demi de longueur, donne un refuge complet. L'espace ainsi renfermé est très considérable, mais comme la plus grande partie vient à sec à marée basse, et la marée ne montant que de 4 pieds, il n'y en a qu'une faible proportion d'accessible aux bateaux et aux petits vaisseaux.

L'entrée du port est d'environ 900 pieds de largeur et est protégée contre les grands vents du sud par un grand banc de sable que dans cette localité on appelle "banc du large." Ce banc se trouve à environ un demi-mille au large de la rive et brise la mer soulevée par les vents du midi. Une "barre intérieure," presque à sec à mer basse, obstrue l'entrée et rend presque inutile le mouillage et le refuge excellents qu'y trouveraient sans cela les bateaux et les petits vaisseaux, tout en empêchant l'expédition des produits.

Dans le but d'améliorer cette entrée, les habitants de cette région, en 1870, ont commencé à construire un brise-lames en fascines et en pierre afin de rétrécir l'entrée, et de créer un courant plus fort en le dirigeant sur la barre aux fins d'obtenir, par l'affouillement, une plus grande profondeur d'eau à cet endroit ; ils ont construit en tout une longueur de 300 pieds.

Dans le cours de la session de 1890-91, le parlement a accordé un crédit de \$1,000 pour le prolongement du brise-lames, et, un plan et un devis ayant été préparés, un contrat a été passé pour la construction d'une longueur de 200 pieds ; l'entreprise a été terminée d'une manière satisfaisante le 13 avril 1892. La construction qu'on a érigée a une largeur de 20 pieds d'un côté à l'autre du sommet, le fond se composant d'une assise de fascines épaisse de 2 pieds ; de cette assise à $2\frac{1}{2}$ pieds du sommet, le brise-lames est construit en espars d'épinette, et le sommet en pièces de bois équarries ; le brise-lames renferme deux encaissements bien remplis, les

façades sont protégées au moyen de défenses de dix pieds en dix pieds; sur le sommet se trouve une chaussée composée de fascines, de pierre et de terre.

BRISE-LAMES DE L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Campbell, dans le comté de King, est situé sur le côté nord de l'île, à environ neuf milles de la pointe de l'est, et à 14 milles de Souris, point terminal oriental du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

En 1872, le gouvernement provincial a construit un brise-lames détaché de 300 pieds de longueur sur 30 de largeur, sur le récif qui s'étend au large à partir de l'extrémité ouest de l'anse, pour la protection des petits bateaux pêcheurs et autres.

Dans le cours de 1882-83 le département a réparé l'ancienne construction, en a élevé la hauteur de deux pieds et l'a reliée à la rive, (distance de 70 pieds); il l'a aussi prolongé de 250 pieds sur une largeur de 20 pieds au sommet, ce qui donne au brise-lames une longueur totale de 620 pieds. Le tout est construit en bois carré, le parement de l'ancien brise-lames et de la partie qui le relie à la rive sont construits d'aplomb; tandis que le parement du prolongement, du côté de la mer, a une inclinaison de 1 à 1.

Les réparations et les additions faites par le département étant d'une nature solide, le brise-lames est resté en bon état pendant plusieurs années, malgré sa position exposée, à venir jusqu'en 1888-89, époque où on renouvela une partie du plancher et des défenses. De nouveau on jugea nécessaire de faire certaines réparations en 1889-90, mais avant qu'on pût exécuter ces travaux survint une grande tempête qui précipita un paquet de mer dans la brèche que contenait le brise-lames, soulevant les pièces du sommet, emportant le ballast et faisant d'autres avaries.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la façade inférieure du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 80 pieds près de l'extrémité; toute la façade inclinée a été replanchée, tout le brise-lames a été rempli à neuf; des défenses et des lisses ont été posées.

JETÉE DE CLIFTON.

La jetée de Clifton, dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la rivière Sud-Ouest à environ $2\frac{1}{2}$ milles de son embouchure dans le port de New-London, et immédiatement en aval du pont de Clifton.

La jetée a une longueur de 260 pieds sur une largeur de $17\frac{1}{2}$ à 20 pieds sur une distance de 202 pieds; les autres 58 pieds ont une largeur de 25 pieds. Elle est construite en piles alternatives en bois et d'espars et de fascines sur une distance de 175 pieds; vient ensuite une ouverture ou travée de 27 pieds; la pile du large, longue de 58 pieds, est en bois en parements à joints clos. La chaussée, jusqu'à l'ouverture, est faite d'argile déposée pardessus la pierre et les fascines. La travée est reliée au moyen de 5 longuerines recouverte d'un tablier, de même que les 25 pieds du large de la pile du large, le reste est en argile. La jetée, à l'extrémité du large, baigne dans 14 pieds d'eau à mer basse, et dans 18 pieds à mer haute, ce qui donne d'excellents moyens de navigation vu que les plus gros vaisseaux qui entrent dans le port de New-London, peuvent y venir mouiller à toutes les phases de la marée.

La jetée ayant été avariée par une grande marée, des réparations ont été faites, dans le cours de l'exercice, pour une somme de \$50; la jetée est maintenant en bon état.

JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la rive nord de la rivière Montagne, près de son embouchure dans la baie de Cardigan, et est le point terminal de l'embranchement de Georgetown du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Son port est bien connu comme un des meilleurs et des plus sûrs de l'île.

Le 2 décembre 1891, le dragueur *Prince Edward* a commencé à travailler vis-à-vis le quai du chemin de fer, pratiquant une tranchée de 354 pieds de longueur, sur 67 pieds de largeur et une profondeur de 16 pieds à la partie inférieure et de $19\frac{1}{2}$ pieds à l'extrémité du large, les travaux se terminant le 7 décembre.

JETÉE DE HIGGINS SHORE.

La jetée de Higgins Shore, dans le comté de Prince, est située sur la baie d'Egmont, à environ 10 milles au nord du cap d'Egmont et à environ 6 milles à l'ouest de la station de Richmond sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

Travaux Publics.

Elle a une largeur de 20 pieds 6 pouces et une longueur de 453 pieds ; son extrémité du large baigne dans 3 pieds d'eau à mer basse, ce qui donne une profondeur d'eau de 8 pieds à mer haute.

La jetée, que le gouvernement local a construite il y a plusieurs années est en parements solides à joints clos, et son extrémité est solidement assujétie au moyen de traverses placées de 10 pieds en 10 pieds et pièces longitudinales centrales qui s'étendent toute sa longueur, l'intérieur de la construction est remplie de fascines et de pierre, avec de l'argile au sommet qui forme la chaussée.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$511.56 a été employée à renouveler le sommet de la jetée, à la remplir de sable, de fascines et de pierre en y ajoutant de l'argile pardessus pour faire la chaussée, à poser de nouvelles défenses et à faire d'autres réparations générales ; cette construction est maintenant en bon état.

BRISE-LAMES DE MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est situé à l'intérieur de l'entrée orientale de la baie de Richmond, sur la côte nord de l'île, à environ 90 milles de la Pointe de l'Est et 40 milles du Cap-Nord.

Dans le cours de 1877-78-79, le département fit construire un brise-lames, long de 600 pieds à l'extrémité ouest des Sables de la Royauté, sur le côté est du havre, afin de protéger ce mouillage contre les vents du nord-est, et de fournir un embarcadère aux produits de la région environnante.

Depuis la construction de ce brise-lames, la mer, par les tempêtes venant de l'est, enlevait une grande quantité de sable qui se trouvait à son intérieur, c'est pourquoi le département fit construire un mur de soutènement, partant de l'extrémité intérieure de ce brise-lames et se dirigeant vers la pointe de la Royauté sur une distance de 2,370 pieds.

La somme de \$350 a été employée, dans le cours de l'exercice, à reconstruire le sommet des 400 pieds du large du brise-lames, qui avaient été emportés dans l'automne de 1870.

MIMINEGASH.

Le Grand Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île à environ 15 milles du Cap-Nord, et à 18 milles de la Pointe-Ouest.

Avant d'être amélioré, le Grand Miminegash était un des nombreux étangs situés le long de cette côte et qui se jettent dans le détroit de Northumberland à travers des grèves de sable. Etant considérablement protégé par le récif de Miminegash, chaînes de rochers longue de près d'un mille et qui s'étend parallèlement au rivage à une distance d'environ un demi-mille, il avait l'avantage sur les autres étangs, et c'était celui que les pêcheurs recherchaient le plus pendant le gros temps.

La voie d'écoulement de l'étang se faisant sur un sol sablonneux, changeait souvent de direction. Pour lui donner une course permanente et améliorer la profondeur de l'eau dans cette sortie, on l'a resserrée dans une largeur de 56 pieds au moyen de travaux des deux côtés ; le département, depuis 1878, a dépensé environ \$7,000.

La construction se compose, du côté-nord, d'une jetée en bois solide, longue de 417 pieds et 150 pieds de pilotis, et, du côté sud, d'une jetée faite de pilotis jointifs, de fascines et de pierre sur une longueur de 150 pieds.

RIVIÈRE À LA LOUTRE.

La jetée de la rivière à la Loutré, comté de King, aussi connue sous le nom de "Fort septentrional de Murray", est située sur la rive est et près de l'embouchure de la rivière à la Loutré là où elle entre du côté sud du port de Murray. C'est une des jetées dont le ministère a pris possession en 1884, et comme c'était une très ancienne construction, en très mauvais état, il a fallu dépenser \$400 pour la rendre même passable, en mettant un nouveau plancher, de nouvelles longuerines et de nouvelles défenses.

La jetée a 400 pieds de longueur et se compose d'une approche de 200 pieds, de piles et de travées de 20 pieds de longueur sur une distance de 130 pieds ; les 70 pieds du large ont une largeur de 32 pieds. L'extrémité du large baigne dans environ 5 pieds d'eau à mer basse, et dans 12 pieds à mer haute.

La jetée étant devenue impropre au trafic à raison de la carie des longuerines, du plancher et du sommet des piles, on a employé la somme de \$1,000 dans le cours de l'exercice à faire les réparations et à mettre la jetée en bon état.

Le parlement ayant accordé un crédit pour prolonger et renforcer la jetée du sud, on a préparé des plans et devis, et on a demandé des soumissions qui devront être reçues à la fin de l'exercice.

JETÉE DE CARDIGAN-NORD.

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

La jetée, construite par le gouvernement local, a 380 pieds de longueur; elle se compose d'une culée et de sept piles séparées par des travées. Cette construction étant ancienne, a nécessité de grandes réparations depuis que le département en a pris possession en 1884. En 1884-85 les deux piles du large ont été entourées de pilotis jointifs de chaque côté pour les empêcher de s'ouvrir. En 1885-85, le tablier de la pile du large a été renouvelé et le sommet des piles inférieures et des culées a été nivelé. En 1888-89 toutes les longuerines, tout le tablier et toutes les lisses, à l'exception de ceux de la pile du large, ont été renouvelés, l'approche, ainsi que les piles de terre ont été nivelées au moyen de fascines, de pierre et d'argile. En 1890-91, on a planté quatre poteaux d'amarrage, et l'approche de terre ainsi que les piles inférieures ont été relevées là où elles s'étaient affaissées.

Dans le cours de 1891, le gouvernement local a construit un quai pour le passeur, qui s'étend du côté occidental de la jetée pour en faire une approche. Depuis que ce quai a été construit, le public s'en est beaucoup servi pour son commerce maritime, au grand préjudice des recettes de la jetée, car les capitaines de vaisseaux et les expéditeurs de produits préférèrent se servir du quai où ils trouvent autant de facilités et où il n'est pas exigé de droits de quaiage.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$248.68 a été employée à réparer les trois piles du large en y insérant des parements là où la glace ou les vers avaient fait des dégâts, à renouveler le tablier de la pile du large, et à ajouter des défenses le long de l'extrémité et des façades de la construction.

PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière Orwell, à l'endroit où elle se verse dans la baie du même nom.

Elle fut construite par le gouvernement local et elle a la forme d'un T. Sa longueur, de l'extrémité qui fait face au chenal, est de 225 pieds; la longueur du corps principal était primitivement de 200 pieds; la largeur de l'approche est de 23 pieds et celle du corps principal de 35 pieds.

Le corps principal de la jetée était primitivement long de 250 pieds du côté du chenal, mais comme la pile du large menaçait de tomber dans le chenal, on l'a enlevée ainsi que la travée qui la reliait à la pile voisine, de sorte que la longueur a diminué de 50 pieds.

Le 25 février 1891, on a passé contrat pour la construction d'une pile et d'une travée à l'extrémité du large de la jetée, et le 31 avril 1892 les travaux étaient terminés.

Le département, en vertu d'un contrat, a commencé, en mai 1892, à reconstruire et renforcer les 80 pieds inférieurs de la jetée, et les travaux ainsi entrepris étaient terminés le 30 novembre 1892.

JETÉE DE POWNAL.

La jetée de Pownal, dans le comté de Queen, est située à la tête de la baie de Pownal, angle nord-est de la baie de Hillsboro, à environ neuf milles de la cité de Charlottetown.

Le *Prince Edward* a élargi le bassin au quai et a amélioré l'entrée du port, terminant les travaux le 16 novembre, alors que 3,243 verges cubes de sable et de vase avaient été enlevées.

Travaux Publics.

JETÉE DE RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud, comté de Queen, est située immédiatement en aval du pont du Banc-d'Huîtres, à l'embouchure de la rivière Wheatley, qui se jette dans la baie de Rustico, à son extrémité sud. Elle est à environ six milles de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et à environ 13 milles au nord de la ville de Charlottetown.

Cette jetée a été construite par le gouvernement local pour accommoder l'expédition des produits de la localité et l'importation du charbon et du bois. Sa longueur est de 593 pieds, et elle se compose d'une culée longue de 450 pieds et large de 17½ pieds, et de trois piles séparées par un espace de 25 pieds entre elles. La pile inférieure a une largeur de 17 pieds et une longueur de 23½ pieds; les deux piles du large ont une largeur respective de 29 et de 30 pieds, et une longueur de 20 et 24 pieds. L'approche ou la culée et les piles sont construites en bois carré, remplies de fascines, de pierre et d'argile, et la pile du large et les travées sont recouvertes d'un tablier.

Pendant la tempête du 1er décembre 1890, le sommet de la pile du large a été considérablement avarié et la travée qui la relie à la partie de terre a aussi souffert, mais avec l'emploi de \$120 la jetée a été remise en bon état.

BAIE SAINT-PIERRE.

La baie Saint-Pierre, dans le comté de King, et qui donne sur le golfe Saint-Laurent, à environ 35 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est, est située sur le littoral septentrional de l'île. Elle est d'une grande étendue, s'avancant dans les terres sur une distance de 8 milles, avec une largeur moyenne de ¾ de mille et ayant une profondeur variant de 2 à 3 brasses à mer basse. L'entrée est obstruée par une barre de sable sur laquelle il n'y a que 6 à 7 pieds d'eau à mer basse, ne permettant l'accès de la baie qu'aux vaisseaux d'un faible tonnage, dont un grand nombre y viennent pendant le temps de la pêche. En 1878 le département a construit un brise-lames long de 226 pieds du côté ouest de l'embouchure du port, afin de ménager un refuge aux vaisseaux pêcheurs, reliant l'extrémité inférieure au mur de soutènement, s'étendant sur une distance de 800 pieds vers terre sur les bancs de sable, pour empêcher le chenal de se former de son côté inférieur.

Le brise-lames une fois construit, on proposa de rétrécir davantage la largeur de l'entrée et augmentant ainsi la rapidité du courant, d'augmenter la profondeur de l'eau sur la barre; à cette fin un contrat fut passé le 10 février 1883 pour la construction d'un brise-lames long de 1,900 du côté est de l'embouchure du port, mais l'entrepreneur abandonna les travaux alors qu'ils étaient à moitié terminés et il reste presque rien de la construction.

Les ouvrages de protection du brise-lames de l'ouest, se composaient de deux rangées de pilotis placés à 5 pieds de distance et enfoncés à 8 pieds de profondeur, l'espace entre les deux rangées étant rempli de lits alternatifs de fascines et de pierre, le lit du sommet étant recouvert d'espars placés horizontalement et assujéties au moyen de traverses boulonnées sur les pilotis. Toutefois le sable ne s'étant pas accumulé ainsi qu'on l'espérait, les fascines s'usèrent et s'affaissèrent, et la grande tempête du 1er décembre 1890 emporta complètement fascines et pierre ne laissant que les deux rangées de pilotis vides.

A raison du peu de succès obtenu par l'emploi des fascines pour résister à l'action de la mer, un contrat a été passé le 23 mai dernier pour la reconstruction de ces ouvrages de protection, au moyen d'un brise-lames en charpente à encaissement en troncs d'arbres à claire-voie devant être solidement rempli de ballast, en se servant des pilotis plantés pour assujétir avec des boulons toute la construction, au lieu de mettre des défenses.

A l'expiration de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution, et la plus grande partie des matériaux nécessaires aux travaux avaient été déposée sur les lieux.

JETÉE DE STURGEON.

La baie de Sturgeon, comté de King, est retirée du côté sud de la baie de Cardigan, à environ six milles au sud de Georgetown, point terminal de l'embranchement de Georgetown du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

La jetée a été construite par le gouvernement local pour accommoder l'expédition des produits de cette localité. Sa longueur totale est de 436 pieds et sa largeur varie de 20 à 25 pieds; sa hauteur à l'extrémité du large est de 13 pieds, et elle baigne dans 4 pieds d'eau à mer basse; la marée monte de 5 pieds. Cette jetée se compose d'une culée de 220 pieds de longueur et de quatre piles dont la longueur varie de 20 à 25 pieds et séparées par des ouvertures variant de 22 à 25 pieds en longueur. L'approche et les piles sont construites en parements de bois carré, remplies de fascines, de pierre et de l'argile. Les deux ouvertures inférieures sont remplies de fascines au fond et de pierre et d'argile sur le dessus, les côtés au-dessus des fascines étant entourés de pièces de bois pour maintenir la pierre et l'argile en place. Les deux travées du large et la pile du large sont recouvertes d'un tablier.

Le 9 mai 1892, le *Prince-Edward* a commencé à draguer à cet endroit et a continué ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, date à laquelle il avait enlevé 13,576 verges cubes de vase, d'argile, de pierre et de sable.

Le dragueur a pratiqué une tranchée longue de 720 pieds et large de 103 pieds, à partir du chenal au quai; creusé un bassin de 169 pieds à l'extrémité du quai; un mouillage du côté occidental du quai, sur une longueur de 100 pieds, sur une largeur de 55 pieds et à profondeur de 11 pieds à mer basse.

SUMMERSIDE.

Au quai du chemin de fer, à Summerside, le dragueur *Prince-Edward*, a pratiqué une tranchée longue de 310 pieds, large de 150 pieds et profonde de 15 pieds, à mer basse; tandis qu'au large du côté nord du chenal entre le quai du chemin de fer et le phare une lisière longue de 1,330 pieds, large de 65 pieds a été enlevée sur une profondeur de 15 pieds à mer basse.

PORT DE TIGNISH.

Le havre de Tignish, comté de Prince, est retirée sur la côte Nord de l'île, à environ 6 milles au sud du cap Nord, et est formé par l'embouchure de la grande rivière Tignish là où elle se verse dans le golfe Saint-Laurent. Les côtes du voisinage de l'embouchure de la rivière, sur une grande étendue de 6 milles de chaque côté, sont presque droites, et les tempêtes du nord-est et du sud-est y précipitent de gros paquets de mer; l'embouchure est parfois complètement remplie de sable mouvant dont se composent les grèves du voisinage, et elle reste close jusqu'à ce que l'obstacle disparaisse sous l'action des crues ou d'autres causes naturelles.

Dans le but de maintenir l'embouchure de la rivière ouverte et d'augmenter sa profondeur pour les pêcheurs de la localité, le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard a commencé en 1868, la construction de travaux de chaque côté de l'embouchure, et rétrécissant la largeur de 40 pieds, ce qui a eu pour effet d'augmenter le courant de la mer haute au point que l'embouchure est restée ouverte; le coût des travaux a été de \$8,149.56.

Depuis 1875, le département a exhaussé, réparé et prolongé les constructions primitives, construit un mur de soutènement sur les grèves de sable de chaque côté de l'embouchure de la rivière pour empêcher la mer d'y arriver, dragué une partie du chenal et construit d'autres travaux pour l'améliorer et l'agrandir.

Dans le cours de l'exercice on a employé la somme de \$361.15 à replanchéier les 300 pieds du large du brise-lames septentrional à remplacer les défenses et le blindage des angles et à réparer les pilotis jointifs et la palplanche.

JETÉE DE VICTORIA.

Victoria, florissant établissement dans le comté de Queen, est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud. Il est d'environ 11 milles au sud de la jonction d'Emerald, station du chemin de fer l'Île du Prince-Édouard et à peu près à mi-chemin entre Charlottetown et Summerside. Victoria est le marché où s'écoulent les produits de probablement la meilleure région agricole de l'île, et comme port maritime vient après Summerside du côté sud-ouest de l'île, au point de vue de l'importance.

Le jetée du gouvernement, ainsi nommée pour la distinguer des autres quais provinciaux, a une longueur totale de 468 pieds. L'approche a une longueur de 268 pieds et une largeur de 20 pieds; la section suivante, longue de 143 pieds, a une largeur moyenne de 37 pieds, et les 75 pieds du large ont une largeur de 58 pieds,

Travaux Publics.

de sorte que le couronnement offre une grande étendue pour des fins de quaiage. Sa hauteur à l'extrémité du large est de 19 pieds, avec une profondeur d'eau de 15 pieds à mer haute. A l'exception de l'approche qui est une masse solide, la jetée se compose de piles et de travées.

L'abord de l'eau profonde aux quais, a été, depuis quelques années, beaucoup amélioré par le dragage qu'on y a fait; on a obtenu un chenal ayant une profondeur de 9 pieds à mer basse ou de 16 pieds à mer haute.

Dans le cours du dernier exercice on a employé la somme de \$50 à remplir la chaussée là où il y avait eu affaissement et à remplacer les défenses emportées par la glace, à mettre toute la jetée en bon état.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ABERCROMBIE.

La pointe d'Abercrombie se trouve dans le comté de Pictou, N.-E., du côté sud du port de Pictou entre les embouchures des rivières de l'Est et du Milieu, et presque en face de la ville de Pictou.

En 1889, les commissaires du port construisirent un quai pour remplacer l'ancien quai du bateau-passeur. C'est une construction composée de piles et de travées, longue de $666\frac{1}{2}$ pieds et large de 21 pieds, son extrémité du large en forme de **T**, érigée sur des hauts fonds découverts à l'extrême eau basse sur une distance à 167 pieds du large. La profondeur à l'extrémité du large est de 2 pieds à l'extrême eau basse. Les grandes marées montent de 6 pieds et les marées ordinaires de 4 pieds.

Lorsque le département en a pris possession, le quai se composait de 14 piles dont deux se trouvaient dans l'extrémité du large en forme de **T**, grossièrement construites en épingle ronde de 9 pouces de diamètre au petit bout, et il n'était qu'en partie rempli. Les piles ont de 21 à 24 pieds de longueur et à une distance les unes des autres de $13\frac{1}{2}$ à 21 pieds. Trois de ces piles pris de l'extrémité inférieure étaient déplacées, et elles contenaient une grande quantité de mauvais bois. Il y avait des longuerines sur les piles et les ouvertures à compter de la cinquième pile jusqu'à l'extrémité du large, mais il n'y avait pas de tablier.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892, la somme de \$864.22 a été employée à exécuter les travaux qui suivent:—On a construit en fascines et en pierre une approche longue de 41 pieds et haut de 4 pieds. La piles inférieure a été reconstruite, et la 2e et la 4e piles à compter de l'extrémité de terre ont été remises en place et réparées. Cinq longuerines ont été posées à partir de l'extrémité de terre jusqu'à la 5e pile et une longuerine centrale à partir de cette dernière pile jusqu'à l'extrémité du large. Toute la construction composée de piles et de travées a été recouverte d'un plancher de 3 pouces et munie d'un garde-fou. Une faible quantité de remplage a été mise dans les 3 piles inférieures et le remplage de quelques autres piles a été nivelé. Une petite cale a été ménagée entre les deux piles de la tête en forme de **T** et la façade du large de ces piles a été entourée de 12 pilotis. A cinquante pieds du large de la tête de la construction, 3 pilotis ont été enfoncés ensemble de chaque côté de l'approche de la cale.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

La jetée de cet endroit, commencée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral, en 1870. Elle a été complètement réparée en 1873, et de légères sommes ont été employées, en 1880 et en 1881, à réparer les dommages causés par la glace.

En 1886, un contrat a été passé pour réparer la jetée et pour construire un brise-lames du côté est du port, et les travaux furent terminés en 1888.

Les travaux en question, une fois terminés, la jetée avait 440 pieds de longueur; la partie du large, sur une distance de 195 pieds, a de 40 à 44 pieds de largeur. Il n'y avait, à l'extrême eau basse, qu'une profondeur d'un pied le long de la face intérieure, sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et dans la partie abritée, la profondeur n'était nulle part plus de 3 pieds.

Le brise-lame, a 300 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet, et a un **L** à l'extrémité du large, long de 40 pieds. La profondeur à l'extrémité du large, à l'eau basse extrême, est de 6 pieds.

En 1889, la jetée a été prolongée de 100 pieds, et une partie de sa face du côté du large a été protégée par un enrochement composé de grosses pierres. Le prolongement reposait sur un fond creusé à une profondeur de 8 à 10 pieds à l'extrême eau basse, et une tranchée large de 70 pieds a été pratiquée le long de la façade intérieure du prolongement de la jetée, sur une distance d'environ 130 pieds à partir de l'extrémité du large.

La marée monte de 5 pieds.

En décembre 1889 le tablier et les lisses du sommet du prolongement ont été déplacés, et pendant la grosse tempête du 1er décembre 1890 le même sommet subit d'autres avaries; 50 pieds de la façade du côté de la mer de la jetée, près du point de raccordement avec le prolongement, ont été emportés jusqu'à un pied au-dessous de la marque des eaux basses, ne laissant debout que la façade intérieure; le tablier sur une autre distance de 50 pieds a été déplacé et les murs latéraux et le sommet de l'approche ont été considérablement avariés.

Dans le cours de l'année 1891-92 la somme de \$3,000 a été employée à reconstruire les 50 pieds du large de la jetée, à renouveler les longuerines et le remplage du sommet et à recouvrir d'un tablier une autre distance de 150 pieds, à réparer l'approche, et à faire des réparations considérables au prolongement, y compris le renouvellement du tablier sur plus de la moitié de sa largeur à partir de l'extrémité du large jusqu'à un point à 25 pieds de l'extrémité inférieure, à planter des pilotis jointifs du côté de la partie qui fait face à la mer sur une distance de 60 pieds à partir de l'extrémité inférieure et à poser une quantité de grosses pierres sur la façade du côté de la mer près du point de raccordement avec la jetée.

BAIE D'ASPY.

La baie d'Aspy, dans le comté de Victoria, est située près de l'extrémité septentrionale de l'île du Cap-Breton entre White-Point et le Cap-Nord.

A la tête de la baie il y a trois grandes nappes d'eau connues sous le nom d'étang nord d'Aspy, étang mitoyen d'Aspy et étang sud d'Aspy, et renfermées par une grève de sable longue de $4\frac{1}{2}$ milles. L'entrée de ces étangs est peu profonde et difficile, la meilleure étant celle de l'étang nord.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de \$200 a été employée à réparer un petit quai du côté occidental du port du nord.

Le quai se compose de piles et de travées de construction légère, sa largeur est de 11 pieds et sa longueur de 107 pieds, baignant, à son extrémité du large, dans 8 pieds 8 pouces d'eau à mer basse. Il appartient collectivement à Zéphirin Charron et à Ronald McIsaac, qui ont signé une convention permettant au public de se servir du quai, libre de toute charge ou impôt. La route du quai au grand chemin est gratuitement ouverte, au public.

On a renforcé et amélioré le quai en y ajoutant 59 défenses, 4 poteaux d'amarrage, 218 pieds linéaires de lisse et 2 chevilles à œillet. La pile du large a été redressée, et partiellement remplie de lest ainsi que la pile du centre.

BARRINGTON.

Barrington, dans le comté de Shelburne, est à 45 milles au sud-est d'Yarmouth et à 30 milles au sud-ouest de Shelburne, et est situé à 10 milles du Cap de Sable, point le plus au sud de la Nouvelle-Ecosse.

Comme il n'y a pas de quai, dans cette région, qui baigne dans plus de 2 à 3 pieds à son extrémité du large, à mer basse, et que le besoin d'un quai en eau plus profonde se fait beaucoup sentir, le département a commencé la construction de la présente jetée à Barrington en 1888-89 et l'a terminée en 1890, au coût de \$7,150. Ce quai a une longueur de 885 pieds et s'étend sur les hauts-fonds jusqu'au chenal de Sherrow (ainsi appelé) dans lequel il y a 12 pieds d'eau à mer basse. A l'extrémité de la jetée, sur le chenal, une pile longue de 70 pieds a été construite pour permettre aux steamers, etc., d'y mouiller; sur cette pile se trouve un bon magasin et une cale mobile.

Dans le but de faire face aux nouveaux besoins de cette région, la somme de \$600 a été votée dans le cours de la dernière session, aux fins de construire une annexe triangulaire entre l'approche et la pile du chenal ou de manière à donner un autre mouillage aux steamers.

Travaux Publics.

Le 11 juin le *St. Lawrence* quitta Saint-Jean pour Barrington où il arriva le 14 et se mit à améliorer le chenal de Sherrow, creusant un chenal de 14 pieds de profondeur sur une longueur de 175 pieds; la quantité de matières enlevées a été de 4,375 verges cubes de vase, et les travaux ont été terminés le 27 juin.

RIVIÈRE BEAVER (DU CASTOR).

La rivière Beaver (du Castor), dans le comté d'Yarmouth, se verse dans la baie de Fundy près de l'embouchure de la baie Sainte-Marie, et fait partie de la ligne de partage entre les comtés de Digby et d'Yarmouth.

L'embouchure de la rivière a été complètement fermée pendant quelques années par un banc de sable, mais le département l'ouvrit en 1886-87. Deux crédits furent subséquemment employés à exécuter des travaux de chaque côté de la nouvelle embouchure de la rivière. Ces constructions empêchent non seulement le banc de gravier de se former de nouveau, mais celle du côté sud fait l'office de brise-lames et rend l'embouchure de la rivière sûre et commode pour les bateaux et les vaisseaux d'un faible tonnage, de sorte que les produits peuvent maintenant s'expédier et il se fait de la pêche sur une assez grande échelle.

L'abondance de l'eau pendant la crue ayant commencé à affouiller le brise-lames, la somme de \$450 a été employée pendant l'exercice à entourer de pilotis jointifs une partie de la façade du brise-lames sud du côté de la rivière, et à redresser et réparer le sommet qui commençait à pencher vers l'eau.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Étang, dans le comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud de la Baie-de-l'Est, enfoncement du lac du Grand Bras d'Or, et à 13 milles de la tête de la baie.

Un quai commencé en 1887-88 a été terminé l'année suivante. Sa longueur est de 260 pieds et sa largeur de 20 pieds; il se compose d'un abord long de 110 pieds en fascines et en pierre, d'une charpente à encaissement de 10 pieds à l'extrémité du large et de 4 piles de 20 x 20 pieds chacune séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 8 pieds à l'eau basse ou de 9 pieds à l'eau haute du lac.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92 la somme de \$40 a été employée à poser 11 défenses sur les côtés et à l'extrémité du large de la pile, et à réparer quelque peu une brèche qui s'était faite dans l'ouvrage en fascines et en pierre près de l'extrémité du large.

ILES AUX OISEAUX.

Les îles aux Oiseaux, comté de Victoria, se trouvent dans l'océan Atlantique, à plusieurs milles au large du Cap Dauphin, entre le port de Sainte-Anne et l'entrée du Grand Bras d'Or.

L'île Ciboux, la plus considérable du groupe, sert à 60 ou 70 pêcheurs pendant la durée de la pêche.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$142.84 a été employée à améliorer l'atterrage sur l'île Ciboux par l'enlèvement de roches et en démolissant l'extrémité d'une ancienne pile en charpente de bois rond, de manière à créer une approche à partir de la grève étroite jusqu'au sentier escarpé qui conduit à la falaise au-dessus, mais les travaux n'ont pas été terminés.

BROAD COVE.

Broad Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le Golfe Saint-Laurent, à 12 milles au sud du port de Margarie.

Le quai, à cet endroit a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 25 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un point au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large à mer très basse était de 12 pieds 10 pouces. La marée monte de 4 pieds 5 pouces.

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

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avancée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse et la seconde

pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé sur une distance de 80 pieds, ou jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$1,500 a été employée à poser des pièces de bois verticalement à l'intérieur, à remplir de nouveau les compartiments du large, du côté de la mer, à démolir la seconde pile jusqu'à un point à environ 6 pouces au-dessous de l'eau basse et à la reconstruire à 2 pieds au-dessus. On a aussi fait l'acquisition de tout le bois et le fer nécessaires pour terminer la reconstruction du quai jusqu'à un point à 56 pieds de l'extrémité du large primitive, à l'exception d'une partie du tablier.

ILE DU CAP DE SABLE (CÔTÉ DU SUD).

Sur le côté sud de l'île du Cap de Sable, comté de Shelburne, et à environ 1½ mille au sud du brise-lames qu'on est présentement à construire à l'île de Pierre, il y a un petit quai ou brise-lames que les autorités locales ont construit il y a quelques années pour protéger l'embouchure d'un étang, et qui forme un port commode pour la petite batellerie.

Ce quai n'a jamais été terminé, et dans le cours du présent exercice le département a employé la somme de \$300 à réparer et à construire ce quai à sa hauteur voulue. Toutefois le quai est trop court pour être d'un grand avantage.

CHÉTICAMP.

Le port de Chéticamp, comté d'Inverness, se trouve sur la côte occidentale de l'île du Cap-Breton, à 18 milles au nord de Margarie.

C'est un port sûr, abrité du côté de l'ouest et du sud par l'île de Chéticamp et la grève. L'entrée se trouve du côté nord par un chenal qu'on a dragué.

Un quai a été construit du côté est du port, en 1870. Ce quai se compose d'une approche de 125 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, sur une étendue de 60 pieds à partir de son extrémité du large, avec murs latéraux, remplis de pierre; et d'un prolongement long de 80 pieds, en deux piles séparées par les ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long du chenal, et une profondeur de 11 pieds à l'extrême eau basse. La mer monte de 3 pieds 6 pouces.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, une faible somme a été employée à poser des défenses supplémentaires du côté du chenal et à l'extrémité de la pile du large; à faire de menues réparations au mur de soutènement de l'approche, et à poser 9 défenses de chaque côté du mur de soutènement de l'approche, à la place des poteaux et des liens primitifs.

Le *Canada* est arrivé à Chéticamp le 3 avril 1891, et s'est mis à travailler dans le chenal, où une tranchée longue de 800 pieds et large de 100 pieds a été draguée de cette date au 24 septembre, et 10,620 verges cubes de gravier, de pierre et de cailloux ont été enlevées.

Le 1er novembre, le même dragueur a repris les travaux à Chéticamp, où il demoura jusqu'au 7 du même mois, délai pendant lequel une tranchée longue de 80 pieds et large de 65 pieds a été faite, et 720 verges cubes de sable et de gravier ont été enlevées. Du 4 au 29 juin le même dragueur travaillait de nouveau au même endroit et complétait le chenal à une profondeur de 14 pieds, après avoir enlevé une nouvelle quantité de 7,110 verges cubes de sable et de gravier.

Le dragueur *Geo. McKenzie* a travaillé à cet endroit du 1er au 24 juillet, délai pendant lequel 6,970 verges cubes de sable, de gravier, de kelp, etc., ont été enlevées.

CHURCH POINT.

Church Point, dans le comté de Digby, est un des principaux endroits de commerce maritime de la baie Sainte-Marie.

Ce port se trouve à 9 milles au sud de Weymouth, et presque directement en face du Petit Passage de Digby.

La jetée a été commencée il y a plusieurs années, et a été prolongée de temps à autre, vu que le gravier s'amasse en grande quantité en arrière de la construction, et se dépose finalement à son extrémité du large, formant ainsi une barre qui empêche les vaisseaux d'atteindre ou de quitter la jetée ou l'espace abrité.

Travaux Publics.

On a fait l'essai de plusieurs modes pour remédier à cette difficulté, mais le prolongement de la jetée semblait le seul moyen d'obtenir des résultats satisfaisants. Toutefois, la jetée finit par être si longue qu'on la prolongea par une construction à angles droits, au lieu de la continuer dans une direction nord.

Ceci opéra admirablement pendant quatre années, et une immense quantité de gravier s'amassa en arrière, pour finalement atteindre de nouveau l'extrémité du large, et ce fut une nouvelle nécessité de prolonger la jetée dans une direction nord. Le gravier a récemment dépassé cette dernière construction et a été cause de beaucoup de difficultés depuis un an.

La partie des anciens travaux qui fait face à la rivière, s'étant considérablement cariée, et menaçant à certains endroits de tomber dans le bassin, le département, dans le cours du dernier exercice, a employé la somme de \$1,500 à la réparer, et à enlever les points les plus élevés de la boue, de gravier, afin de permettre aux vaisseaux d'utiliser la jetée.

Les réparations s'étendent sur presque toute la longueur de la partie qui fait face à la rivière. La partie inférieure ou ancienne construction a été démolie et reconstruite en charpente à encaissement, et le reste a été entouré de pilotis jointifs; les autres parties de la jetée ont aussi subi de menues réparations générales; le tout est maintenant en bon état, mais le gravier cause encore des difficultés.

RUISSEAU CLYBURN.

Le ruisseau Clyburn, comté de Victoria, se verse dans un petit étang à la tête de la baie septentrionale d'Ingonish.

L'étang est séparé de la baie par une grève de sable recouverte de galet. Le niveau de l'étang est de 3 pieds au-dessus de l'extrême eau basse et le fond qui est de vase est à près le niveau de l'extrême eau basse. La marée monte de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92 la somme de \$200 a été employée à faire une tranchée longue de 180 pieds et large de 10 au fond, et à une profondeur d'environ 14 pouces au-dessous de l'eau haute, entre l'étang et la baie.

Ces travaux ont été exécutés en décembre et en janvier. Après examen, au mois d'avril, on constata que les tempêtes de l'hiver avait rempli la tranchée de 2 à 4 pieds du niveau primitif.

BAIE DES VACHES.

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

La baie a 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Gowrie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse; la construction a 1,386 pieds de largeur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowrie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873, tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août. Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par MM. Archibald et Cie.

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

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

Le brise-lames se compose maintenant d'une construction intérieure s'étendant sur une distance de 220 pieds à partir de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large, ayant des épis et des pièces de raccordement du côté de la mer, sur une distance de 580 pieds de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large. La construction du large et la construction intérieure sont de 22 à 25 pieds de distance; elles sont reliées par des murs de longuerines et les espaces sont remplis de terre et de pierre.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de \$3,500 a été employée à réparer la construction du large, à réparer le tablier de la partie inférieure, à réparer en bardeau de cèdre le toit du magasin et à faire l'acquisition de 450 pilotis pour entourer de pilotis jointifs une partie de la construction inférieure, et à se procurer du bois franc pour en faire de la palplanche.

Les réparations de la construction du large se sont résumées à remplacer le lest là où il était parti par 1,845 tonneaux de pierre, dont une bonne partie était de grosses pierres placées au fond de la construction de façade entre les épis du côté de la mer, à renouveler les pilotis jointifs sur une distance de 50 pieds de la façade, à renouveler environ 7,000 pieds m. p. du plancher des deux épis du centre, à faire un renforcement large de 10 pieds et haut de 2 à l'extrémité inférieure des épis les plus rapprochés de l'extrémité de terre, et à planchier en palplanche horizontale de bois franc 60 pieds linéaires de pilotis jointifs à une hauteur de 7 pieds au-dessus de la marque des eaux basses à l'angle fait par l'épis inférieur et la construction de façade entre cette dernière et le deuxième épis.

CRIBBIN'S POINT.

Cribbin's Point, comté d'Antigonish, se trouve du côté ouest de la baie Saint-George, à 8 milles au sud du cap George, et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

Dans le cours de l'exercice de 1890-91, un contrat a été passé pour la construction d'un quai devant s'étendre sur une longueur de 300 pieds dans une direction sud à partir de la pointe avec une approche longue de 195. Le quai devait avoir une largeur de 20 pieds au sommet, sur une distance de 120 pieds à partir de terre, et de 30 pieds pour les autres 180 pieds. Les premiers 50 pieds inférieurs devaient être en pierre avec des murs de soutènement en pierre, et les 250 pieds du large en parement de bois carré à joints plats, complètement remplis et protégés par un doublage en bois et des pieux de défense. L'approche devait se composer en partie d'une tranchée latérale et d'un remblai avec mur en pierre de soutènement, et en partie d'une tranchée large de 18 pieds à la base avec une inclinaison de chaque côté de $1\frac{1}{2}$ dans 1.

À l'expiration de l'exercice, la tranchée de l'approche était presque terminée. Quarante-cinq pieds de mur de soutènement de l'approche étaient faits à une hauteur moyenne de 8 pieds, ainsi que 40 pieds des murs latéraux de l'extrémité de terre du quai, à une hauteur moyenne de $4\frac{1}{2}$ pieds; une quantité considérable de bois était sur les lieux et presque tout le fer nécessaire; le tout était terminé avant le 30 juin 1892.

Le quai à son extrémité du large baigne dans une profondeur d'eau de 11 pieds à mer très basse. La marée monte de 4 pieds.

D'ESCOUSSE.

Le port d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, se trouve à l'intérieur de l'île Bernard à l'extrémité orientale du passage de Lennox.

Du 28 avril au 11 octobre, le dragueur *Geo. McKenzie* a été occupé à améliorer le chenal vis-à-vis le quai du Vicomte et sur la Grande Batture, pratiquant, au premier endroit, une tranchée longue de 200 pieds et large de 140 pieds à une profondeur de 12 pieds à mer basse, tandis que sur la Grande Batture la longueur de la tranchée est de 125 pieds sur 40 pieds de largeur, obtenant une profondeur d'eau de 9 à 12 pieds à mer basse.

DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis.

Dans le cours du dernier exercice \$30 ont été employées à boucher les trous que contenait le tablier de la jetée et à planter quelques défenses longues à l'extrémité du large afin d'empêcher les hauts-bords des vapeurs de prendre sur le couronnement de la jetée à mer haute, pendant le mauvais temps.

Un contrat a été passé le 18 novembre 1890 pour la construction d'une nouvelle jetée large de 50 pieds et longue de 780 pieds. Cette nouvelle construction sera érigée du côté nord de la Raquette à environ un mille au nord de la présente jetée et de la ville de Digby.

A raison de nombreux retards et du décès de l'entrepreneur, la construction réelle n'a pas été commencée pendant l'exercice de 1891-92.

Une grande quantité de bois franc et d'autre bois, a été déposée sur les lieux et est maintenant dans les estacades à la Raquette ou dans les environs de la voie ferrée

Travaux Publics.

BAIE DE L'EST.

La baie de l'Est, comté du Cap-Breton, est située à la tête de la baie du même nom, renforcement du lac du Grand Bras d'Or. Les habitants de cette localité ont construit un quai en 1881. C'était une légère construction composée de piles et de travées, longue de 160 pieds et large de 15, son extrémité du large étant en forme de **T** dont la largeur était de 17 pieds et la longueur de 70 pieds. En 1882, le département a construit une pile longue de 70 pieds et large de 18 à l'extrémité du large. En 1883-84, la construction inférieure ou primitive, a été complètement réparée, et en 1888-89 le tablier de l'extrémité du large a été réparé, et les deux piles de l'abord ont été reconstruites.

Dans le cours de 1891-92, la somme de \$811 a été employée à reconstruire une pile à l'extrémité inférieure de l'approche à partir de deux pieds au-dessous de l'eau basse; à enlever les piles d'extrémité de l'ancienne construction en **T** et à enlever la construction de raccordement entre ces piles et l'arrière de la pile de 70 pieds; à reconstruire la pile du centre de l'ancienne construction en **T** à partir d'environ 7 pieds à mer basse, et à entourer de pilotis jointifs les façades du large et les extrémités de la pile de 79 pieds.

RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

La rivière des Français, comté de Victoria, se trouve dans cette partie de la côte est ou côte de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton connue sous le nom de "Côte-Nord," à mi-chemin entre le havre de Sainte-Anne et celui d'Ingonish-sud:

Dans le cours de l'exercice de 1890-91 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames isolé, long de 50 pieds et large de 27 au sommet, et qui baignera dans 6 ou 7 pieds d'eau à mer basse. A venir jusqu'à l'expiration de l'exercice on n'avait fait rien autre chose que de se procurer les matériaux.

Dans le cours de 1891-92, les travaux sous contrat ont été terminés, ils sont faits en parements de bois équarri et entourés de pilotis jointifs du haut en bas, sur les côtés à l'extrémité du large.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, se trouve sur le détroit de Northumberland, à $6\frac{1}{2}$ milles au sud-ouest du Cap George, et à 8 milles par terre, d'Arisaig, sur le détroit de Northumberland et de l'anse McNair sur la baie Saint-George.

En 1890-91, un contrat a été signé pour la construction d'un quai, et à l'expiration, 45 pieds de l'approche étaient en place. On avait déposé sur les lieux une faible quantité de bois et presque tout le fer nécessaire aux ouvrages du large. Dans le cours de l'exercice de 1891-92, les travaux sous contrat ont été terminés.

Le quai a une longueur de 208 pieds et une largeur de 20 au sommet, avec un **L** de 20×20 pieds. L'approche, longue de 87 pieds, est en pierre, et le reste de la construction en bois équarri complètement remplie de lest et protégée par un doublage en bois et des défenses.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, est de 5 pieds à l'extrême eau basse. La marée monte de 4 pieds.

GRAND DÉTROIT.

Grand Déroit, comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud du détroit du même nom qui relie les lacs du Grand et du Petit Bras-d'Or.

Le quai à cet endroit a une longueur de 287 pieds, y compris 67 pieds de charpente à encaissement remplie de fascines et de pierre et recouverte de gravier; 80 pieds de pilotis que le département a construits en 1885-86 en ce qui restait de la partie du large d'une ancienne jetée construite par le gouvernement provincial; et un prolongement long de 140 pieds, construit par le département en 1883-84.

Le prolongement se compose de 3 piles de 20×20 pieds chacun, d'une pile au large de 20×20 pieds de bois rond en encaissement, avec des travées d'environ 16 pieds.

L'extrémité du large du prolongement baigne dans 12 pieds d'eau à l'eau basse et dans 13 pieds à l'eau haute du lac.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$749.75 a été employée à renouveler les pilotis d'une travée des ouvrages en pilotis, et à remplacer les longuerines; à relever, réparer et entourer de pilotis jointifs, les façades sur le chenal et l'extrémité de la pile du large du prolongement; à poser 25 défenses là où c'était nécessaire, et à renouveler le tablier sur une distance de 105 pieds des ouvrages en pilotis et du prolongement.

ANSE DES IRLANDAIS.

L'anse des Irlandais, comté du Cap-Breton, se trouve sur la rive sud-est du lac du Grand Bras d'Or, près de son embouchure dans la Baie-Est. La distance de cet endroit à la tête de la Baie-Est est de 20 milles, au canal Saint-Pierre d'environ 22 milles, et à travers le lac à Grand-Narrows, de 10 milles. Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$1,200 a été employée à terminer un quai pour lequel on s'était procuré la plus grande partie des matériaux et qui avait été partiellement construit l'année précédente.

Le quai a une longueur de 160 pieds 8 pouces et une largeur de 20 pieds, y compris une culée longue de 47 pieds, une pile centrale de 20 pieds 4 pouces, et une pile du large longue de 57 pieds avec un L de 20 × 20 pieds. Les ouvertures ont respectivement 17 pieds 6 pouces et 18 pieds 10 pouces, et la profondeur à l'extrémité du large varie de 12 pieds 3 pouces à 13 pieds, à l'eau basse du lac.

BRISE-LAMES DE LA BAIE DE JORDAN.

La baie de Jordan, comté de Shelburne, se trouve sur la côte de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse, à mi-chemin environ entre Shelburne et Lockeport.

En 1875, un brise-lames long de 550 pieds a été construit du côté est de la baie, pour abriter les vaisseaux qui viennent ici chercher des chargements de bois, dont il se fait une grande quantité sur la rivière Jordan qui se jette à la tête de la baie.

Cette construction a été considérablement avariée peu après avoir été érigée, et 100 pieds de son extrémité du large ont été reconstruits, et la façade du côté de la mer a été protégée au moyen d'un enrochement en talus.

Dans le cours de l'exercice, l'extrémité inférieure du brise-lames, qui avait été avariée par une grande marée et une grosse mer, a été réparée. Le tablier et les longrines, sur une distance de 100 pieds, ainsi que quelques pièces des parements, ont été emportés, de même qu'une quantité considérable de lest. Le tout a été remis à neuf, et une quantité considérable de pierre a été déposée le long de l'extrémité inférieure de l'inclinaison, là où des matériaux de même nature avaient été emportés. Ces réparations ont coûté \$750.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, se trouve du côté est de la baie Saint-Pierre, à environ 9 milles au sud-est du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames, long de 400 pieds au large de la pointe Martin, L'Ardoise inférieure, en 1876, dans une profondeur de 5 à 9 pieds à mer basse, a été presque entièrement détruit en 1883.

Dans le cours de 1891-92, un contrat a été passé pour la reconstruction d'un brise-lames. La nouvelle construction se compose d'une charpente à encaissement longue de 400 pieds et large de 20 pieds, placé sur ce qui reste de l'ancien brise-lames, dans une profondeur d'eau variant de 1 à 4½ pieds à mer basse, à une hauteur d'un pied au-dessus des eaux hautes, et recouverte de pierre en talus ayant une inclinaison du côté des eaux hautes et aux extrémités de 3 à 1, et du côté intérieur de 2 à 1, toute la couverture au-dessus de l'eau basse devant se composer de grosses pierres posées aussi près que possible les unes des autres, et les espaces remplis de béton. A l'expiration de l'exercice, les trois-cinquièmes de la charpente à encaissement avaient été mis en place, environ 1,000 verges cubes de pierre déposées, et tout le bois et tout le fer nécessaires pour terminer la construction, ainsi qu'une quantité considérable de pierres pour les talus et l'enrochement avaient été déposées sur les lieux.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché et à la même distance de la station de Merigomish sur le prolongement est du chemin de fer Intercolonial.

Un quai long de 200 pieds et large de 20 pieds, et dont l'extrémité du large baigne dans 1 pied 9 pouces, à mer très basse, a été commencé en 1886-87 et terminé l'année suivante. En 1890-91, une partie du crédit accordé pour cette année-là a été employée à se procurer assez de bois pour prolonger le quai de 181 pieds et à construire jusqu'à une profondeur de 2 pieds au-dessus de l'eau à mer très basse, 150 pieds de quai.

Dans le cours de l'exercice 1891-92, la somme de \$1,300 a été employée à terminer les travaux entrepris l'année précédente.

Travaux Publics.

Le prolongement est en bois rond, bien rempli et entouré de pilotis jointifs.

La profondeur de l'eau, à mer très basse, à l'extrémité du large, est de 4 pieds. La marée monte de 4 pieds 6 pouces.

LOUIS HEAD.

Louis Head est un établissement de pêche florissant situé sur la rive occidentale de l'embouchure de la rivière de Sable, comté de Shelburne, et est à environ 10 milles à l'est de Lockport.

Dans le cours de l'exercice, un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames pour protéger les bateaux de pêche et l'atterrissage, à raison de \$4,072. On s'est procuré les matériaux, mais on n'a pas encore réellement commencé la construction, mais les entrepreneurs ont l'intention de terminer les travaux avant que les mauvais temps de l'hiver n'arrivent.

MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaîne de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870, on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876; et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée; à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierre sur la batture du côté nord du chenal.

En décembre 1890, une partie de la jetée longue de 290 pieds, de 90 à 380 à partir de l'extrémité du large a été emportée, et les autres 90 pieds plus ou moins avariés. Le mur de soutènement du côté nord du chenal a été détruit il y a plusieurs années.

En 1890-91, un barrage en fascines et en pierre, long de 250 pieds et large de 10 au sommet, a été construit, entre la tête de la jetée et les bancs de sable, et la levée en fascines et en pierre qui s'étendait alors à 1,087 au delà de la tête de la jetée, a été exhaussée presque au niveau des hautes eaux d'un bout à l'autre.

Dans le cours de 1891-92, la somme de \$8,398.84 a été employée à prolonger et exhausser la levée en fascines et en pierre du côté sud du chenal, et à construire des éperons du côté nord pour faire amasser le sable et le gravier, et former ainsi une protection naturelle contre un banc d'argile dangereux; les travaux exécutés se sont résumés à prolonger la levée en fascines et en pierre du côté sud, sur une distance de 600 pieds, à une profondeur d'eau variant de 9 à 6 pieds. L'extrémité inférieure de ce prolongement a été construit un peu au-dessus de la marque de l'eau basse et l'extrémité du large à environ 2 pieds au-dessous. Une levée en fascines et en pierre de 60 à 20 pieds de largeur et à une hauteur moyenne de 5 pieds a aussi été construite, s'étendant en dedans à 380 pieds de la tête primitive de la jetée et au large sur la levée en fascines et en pierre sur une distance d'environ 120 pieds; le reste de la tête de la jetée a été enlevé, et 4 éperons ont été construits du côté nord du chenal sur une longueur respective de 55, 40, 45 et 55 pieds, sur une largeur de 5 pieds et à une hauteur de 5 pieds. Ces éperons ont été construits au moyen de pilotis enfoncés deux à deux, à 5 pieds de distance, les espaces remplis de fascines et assujétis par des traverses sur la tête de chaque deux pilotis.

Le 1er juillet 1871, le *Canada* a été occupé à draguer à l'entrée du port. Il continua à creuser jusqu'au 2 août, enlevant 8,100 verges cubes de gravier, de pierre et de sable, et prolongeant la tranchée dans le chenal sur une distance de 600 pieds sur 85 pieds, à une profondeur de 4 pieds, creusant ainsi un chenal au nouveau quai de la *Gypsum Company* sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 60 pieds. Le *Canada* reprit de nouveau le 11 octobre et travailla jusqu'au 29, pratiquant une tranchée longue de 360 pieds et large de 100 pieds vis-à-vis le brise-lames, après avoir enlevé 1,980 verges cubes de graviers, de sables et de vieilles pièces de bois. Le

dragueur reprit de nouveau les travaux le 10 mai 1892, pour améliorer le chenal enlevant une nouvelle quantité de 5,940 verges cubes de matières.

MARGARIE.

Le port de Margarie, à l'embouchure de la rivière du même nom, comté d'Inverness, se trouve sur la côte occidentale de l'île du Cap-Breton, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood. Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

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

Pendant la grande tempête de décembre 1870, l'ancienne jetée du gouvernement provincial a été presque totalement détruite, et le tablier, les pièces du couronnement et le lest du sommet de l'extrémité du large de la jetée ont été dérangés.

En 1891-92, la somme de \$586.08 a été employée, et deux compartiments de façade de l'extrémité du large du nouveau prolongement ont été de nouveau remplis de lest, et le tablier, les pièces de couronnement et le lest du sommet de la construction du large ont été réparés là où c'était nécessaire. Une nouvelle construction en charpente à encaissement, longue de 130 pieds a été érigée sur ce qui restait des anciens travaux du gouvernement provincial, entre les travaux du large et la rive, jusqu'à $1\frac{1}{2}$ pieds de la hauteur requise. Cette nouvelle construction a une hauteur moyenne de 2 pieds et une largeur de 20 pieds sur une distance de 65 pieds, et les autres 65 pieds ont $4\frac{1}{2}$ de hauteur et 18 pieds le largeur.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la baie de Fundy, à environ 42 milles à l'est du Goulet de Digby.

Au mois d'octobre 1890, l'extrémité du large du brise-lames a été considérablement avariée par une grande tempête. Une pile de 86 x 40 pieds, à l'extrémité du large, a été fortement avariée, mais elle est restée debout, tandis que la section suivante, longue de 117 pieds, a été entièrement détruite jusqu'au niveau de la grève.

La partie démolie du brise-lames a été réparée en automne 1891, de manière à empêcher de nouveaux dégâts, et dans le cours des derniers six mois du présent exercice ces réparations ont été remplacées par des ouvrages permanents, et une nouvelle pile a été construite pour renforcer l'extrémité brisée. En outre, on a enlevé presque toutes les épaves, réparé l'extrémité du large du brise-lames et renouvelé le bordage de la façade là où la palplanche était vieille et brisée.

PICTOU.

L'amiral Bayfield déclare que le port de Pictou est, sous tous rapports, le plus beau de la rive sud du golfe à l'est de Gaspé. Il est situé à la tête d'une baie dont la largeur est de $1\frac{3}{4}$ mille et la profondeur de $1\frac{1}{2}$ mille. L'entrée du port a plus d'un mille et quart de largeur, et il y a une profondeur d'eau de 30 à 40 pieds dans le chenal jusqu'à la ville qui se trouve du côté nord à 2 milles du phare. Toutefois, les battures s'étendent quelque peu au delà de l'extrémité des quais. Du côté sud se trouve le terminus de l'embranchement de Pictou de l'Intercolonial, point principal de raccordement entre la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard.

Vis-à-vis la ville le port se divise en trois grands bras appelés "Rivière de l'Est" "Rivière du Milieu," et "Rivière de l'Ouest". On peut naviguer sans trop de difficulté sur les deux dernières, sur une distance de deux ou trois milles en amont de leur confluent, mais plus haut elles se subdivisent en plusieurs petits chenaux obstrués par des bancs d'huîtres.

Avant de se mettre en cale sèche pour l'hiver, le *Canada* a repris les travaux aux quais du marché à Pictou, et a creusé une tranchée longue de 280 pieds et large de 65, enlevant 1,530 verges cubes de vase. Les travaux se terminèrent le 25 novembre et le dragueur fut mis en hivernement. Au printemps, ce dragueur recommença ses travaux aux quais de la Compagnie houillère d'Acadie, près du débarcadère de Pictou, travaux pour lesquels la compagnie a versé la somme de \$275. Le *George Mackenzie* commença à draguer dans la rivière de l'Est de Pictou et continua ces travaux, jusqu'au 21 novembre; entre ces deux dates il creusa une tranchée longue de 1,150 pieds et large de 50 pieds et 9 pieds de profondeur à mer basse, la quantité

Travaux Publics.

de matières enlevées étant de 5,555 verges cubes de vase et d'écailles. Il reprit ses travaux le 2 mai et il les continuait à l'expiration, ayant alors enlevé une autre quantité de 14,665 verges cubes de gravier, d'argile, de sable, de vase, etc.

ILE DE PICTOU.

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

Il y a deux quais du côté sud de l'île ; un près de l'extrémité occidentale, commencé par le gouvernement provincial, réparé et renforcé par le département en 1880, et prolongé de 62 pieds 6 pouces en 1887-88 et un près du centre connu sous le nom de "quai de l'est" construit par le département en 1882-83, et prolongé de 100 pieds en 1887-88. Le quai de l'est et le prolongement du quai de l'ouest ont une largeur de 20 pieds, en bois rond, complètement remplis et entourés de pilotis jointifs.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin, la somme de \$2,096.29 a été employée à réparer et à prolonger le quai de l'est, et à prolonger le quai de l'ouest.

Sur ce qui précède, la somme de \$1,187.26 a été employée au quai de l'est à défaire et à redresser la construction, sur une distance de 75 pieds à partir de l'extrémité du large, et à enlever 50 verges cubes de l'est du sommet des 30 pieds du large ; et à mettre en place une pile longue de 68 pieds à l'extrémité du large, qui a été érigée à 6 pieds de la hauteur voulue.

La somme de \$909.03 a été employée au quai de l'ouest, à mettre en place et à terminer à peu près une pile longue de 50 pieds à son extrémité du large. Les travaux qui restent à faire pour terminer le prolongement consistent à mettre le couronnement, à déposer une petite quantité de lest et à placer un certain nombre de défenses.

L'extrémité du large du quai de l'est baigne dans 4 pieds 6 pouces d'eau à mer très basse, et celle du quai de l'ouest dans 2 pieds 6 pouces. La marée monte de 6 pieds.

PORT-HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap-Breton, à deux milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Canso.

Ce port était autrefois abrité ; l'île Smith, dont la longueur est de deux milles, constitue le côté nord du port, ayant été reliée à la terre ferme par une chaîne de hautes collines de sable. En 1883, la mer fit une brèche dans ce mur naturel de protection. L'ouverture, d'abord étroite, s'augmenta par les courants de la marée avec une rapidité de plus en plus grande, jusqu'à ce que la barre fut entièrement emportée, et le lieu où elle était recouvert de 15 pieds d'eau. Le port maintenant n'est pas sûr pendant les tempêtes du nord-est, si ce n'est dans une petite baie du côté est de l'île Smith.

La jetée qui se trouve du côté est du port a été commencée par le gouvernement provincial en 1865-66. Elle avait primitivement une longueur de 550 pieds sur une largeur de 24 pieds avec une **L** à l'extrémité du large, longue de 100 pieds et large de 25 pieds. Cette jetée est tombée sous le contrôle du gouvernement en 1871, époque depuis laquelle des réparations et des travaux neufs considérables ont été exécutés, y compris la construction d'une nouvelle pile de 125 x 25 pieds à l'extrémité du large en 1873 ; la pose de grosses pierres en talus de chaque côté en 1883-84 ; la construction d'une pile de 48 x 22 pieds à l'extrémité du sud de **L** en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 x 24 pieds à l'extrémité du large en 1889-90. En 1890-91, la pile de 71 pieds, qui s'était affaissée, a été démolie et reconstruite à partir d'à peu près 3 pieds au-dessous de la ligne de l'eau basse, et des réparations considérables ont été exécutées, y compris la construction de 80 pieds de la façade nord (de 50 à 130 pieds à partir de l'extrémité du large) à commencer de la ligne de l'eau basse et le renouvellement du tablier, des pièces du couronnement et des longuerines, à partir de l'extrémité de terre jusqu'à un point à 50 pieds à l'extrémité du large.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$800 a été employée à enfoncer 50 pilotis pour terminer les ouvrages en pilotis jointifs en arrière de **L**, et à réparer le talus du côté nord en y déposant environ 200 verges cubes de grosses pierres.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large de la jetée, à la façade de la pile de 71 pieds, varie de $11\frac{1}{2}$ à 15 pieds à mer très basse, mais il y a moins d'eau sur un banc de sable plus au large. La marée monte de 4 pieds.

Le *Canada* est arrivé à Port-Hood le 24 septembre, et s'est mis à travailler au quai public, pratiquant une tranchée longue de 185 sur 60 de large, et enlevant 1,553 verges cubes de sable, obtenant ainsi une profondeur d'eau de 12 pieds à mer basse.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-William ou Anse de Marshall, se trouve dans le comté d'Annapolis, à 30 milles à l'est du golfe de Digby.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$1,000 a été employée à réparer le centre de la façade sur la mer du brise-lames, lequel était très vieux et vermonlu, et construire une charpente à encaissement en dedans de la pile, pour faire dévier le ruisseau qui, pendant la crue des eaux, détruisait le mouillage de chargement des vaisseaux et menaçait d'affouiller et de démolir le brise-lames.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, autrefois Green Cove, comté d'Yarmouth, est situé à l'embouchure de la baie de Fundy, à environ 13 milles au nord de la ville d'Yarmouth.

Ce port, à sec à mer basse, est formé par un brise-lames à l'ouest et par une jetée à l'est. Le brise-lames de l'ouest a été considérablement avarié en 1887-88 par de fortes tempêtes, et une brèche de 86 pieds de longueur s'est faite à travers le centre de la construction. Ce brise-lames fut reconstruit en 1870, le contrat comprenant le doublage en pilotis jointifs de presque toute la façade, du côté de la mer, du brise-lames, ainsi que des réparations générales.

Dans le cours du présent exercice la somme de \$300 a été employée à réparer le quai de chargement, les travaux se composant de l'enlèvement et de la reconstruction de presque tout le sommet, sur une profondeur de 3 pieds.

ROUND HILL.

Round Hill, comté d'Annapolis, est retiré sur la rivière Annapolis, à mi-chemin environ entre Annapolis et Bridgetown.

La rivière à cet endroit tourne brusquement, sa rive septentrionale se compose d'un marais tandis que le côté du coude de la rivière est une haute colline abrupte qui donne son nom à la localité. Depuis plusieurs années la rivière n'a pas cessé de ronger et d'affouiller la colline, et plusieurs acres sont déjà tombés dans la rivière, détruisant ainsi non seulement de bonnes propriétés, mais la terre subséquemment charriée par le courant, forme des battures et des bancs dans le chenal et obstrue la navigation. Afin d'éviter d'autres dégâts, il a été décidé d'essayer l'effet d'un barrage du côté de la rivière où se trouve la colline pour détourner l'eau du pied de la rive. En novembre dernier, un contrat a été passé pour l'exécution de ces travaux à raison de \$4,750, et depuis l'ouverture de la navigation les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante. Le barrage n'est pas encore terminé, mais déjà on remarque que la pointe de marécage du côté opposé de la rivière commence à partir, de sorte qu'il est probable que le barrage aura l'effet désiré.

GOULET DU SUD.

Le Goulet du Sud, comté de Victoria, est le nom que les habitants de la localité donnent au bras sud, à la tête du port de Sainte-Anne. Ce port est un magnifique bassin, long de 7 milles, dont l'entrée est à quelques milles à l'ouest de l'entrée principale du lac du Grand Bras-d'Or.

En 1890-91, on a commencé un quai à cet endroit. Dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition de presque tous les matériaux nécessaires à l'achèvement de cette construction, et le quai a été construit à 3 ou 4 pieds de la hauteur voulue.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, on a fait l'emploi de la somme de \$499.66, et le quai a été terminé à l'exception de l'abord, de la pose et du boulonnage de 12 défenses, et du nivellement du sommet des défenses qu'on avait précédemment posées.

Le quai dont la longueur est de 198 pieds, baigne à son extrémité du large dans 6 pieds d'eau à mer basse. Il se compose d'une culée longue de 20 pieds du sommet, et de 3 piles centrales de 20 x 20 pieds chacune et d'une pile, au large, de 20x40 pieds.

ILE DE PIERRE.

L'île de Pierre se trouve sur le côté est du Cap-de-Sable, à mi-chemin environ entre le Cap-de-Sable et la Pointe-du-Nord-Est.

Dans le cours du présent exercice, on a commencé à cet endroit la construction d'un brise-lames, au coût de \$4,650, pour protéger les bateaux de pêche. La partie inférieure de la construction, construite en charpente à encaissement, a été

Travaux Publics.

terminée dans la première partie de l'exercice, avant les tempêtes de l'hiver, et la section du large construite en pilotis, a été commencée, mais, à cause de retards apportés par l'entrepreneur, n'a pas été terminée et fut presque totalement démolie pendant les tempêtes de l'hiver dernier. Au printemps, on a conclu avec l'entrepreneur, un arrangement satisfaisant, par lequel la section en pilotis sera remplacée par une charpente à encassement sans frais supplémentaires. Ces travaux sont en voie d'exécution et sont presque terminés.

ANSE AUX TRUITES.

L'Anse-aux-Truites, comté de Digby, maintenant appelée Centreville, se trouve sur la baie de Fundy du côté du Goulet de Digby et le Petit-Passage.

Le brise-lames primitif construit par les autorités de la localité en 1858 avait 20 pieds de long sur 30 de large. En 1876, le département y ajouta une longueur de 175 pieds, et en 1880, de même qu'en 1881, l'ancienne construction, dont 100 pieds avaient été complètement détruits en 1881, subit des réparations considérables.

La position du brise-lames est très exposée aux tempêtes du nord au large de la baie de Fundy, et depuis la date sus mentionnée, le brise-lames a été réparé plusieurs fois; la somme totale dont le département a fait l'emploi s'élève à \$8,981.30.

Dans le cours du présent exercice, la somme de \$100 a été employée à réparer l'extrémité du large qui est maintenant en bon état, mais certaines parties de la façade intérieure demandent d'être renforcées et en partie renouvelées.

ARICHAT-OUEST.

Arichat-ouest, comté de Richmond, est un havre petit mais sûr du côté sud de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton et un brise-lames entre l'île et la terre ferme.

Le brise-lames a une longueur de 1,285 pieds sur une largeur de 23 pieds. Une partie longue de 628 pieds à partir de l'île a été construite par le gouvernement provinciale en 1867, et le reste a été érigé par le département en 1879. Il est fait en bois rond à joints ouverts et a été complètement rempli. Le sommet est à 11 pieds au-dessus de l'extrême eau basse soit à 6 pieds au-dessus de l'extrême eau haute, le fond est à sec à mer basse, sauf près d'une ouverture de 25 pieds entre l'ancienne et la nouvelle construction.

En 1883-4 des défenses ont été posées sur la façade sud, séparées par un espace variant de 3 à 9 pouces, sur une distance de 490 pieds.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, la somme de \$496 a été employée à enlever le dessus du brise-lames sur une longueur de l'extrémité occidentale et sur une longueur de 120 pieds de l'extrémité de l'est et l'espace a été rempli de pierre et de gravier, et à renouveler 15,000 pieds, mesure de planche, du tablier, au centre de la construction.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire, comté de Saint-Jean, se jette dans la baie de Fundy, à environ 12 milles à l'est de l'entrée du port de Saint-Jean.

En 1879, le département a construit un brise-lames, long de 160 pieds, près de l'embouchure de la rivière, dans le but de ménager un abri aux vaisseaux qui viennent dans la baie et aussi afin de donner au commerce de bois un endroit commode de chargement, etc.

Dans le cours du présent exercice, la somme de \$500 a été employée à réparer le tablier et l'abord du brise-lames. La partie extérieure du tablier a été réparée et assujétie de nouveau, et la partie inférieure a été remise à neuf; l'abord qui se trouve dans une gorge étroite et profonde, a été entouré d'un fossé, pour empêcher la crue des eaux d'apporter de la terre sur la surface de la jetée et de faire pourrir de nouveau le tablier.

CAMPBELLTON.

Campbellton, comté de Ristigouche, ville florissante, et station sur la ligne de l'Intercolonial, est située du côté sud de la rivière Ristigouche, à environ 15 milles en amont de Dalhousie, chef-lieu et où cette rivière se jette dans la baie des Chaleurs.

C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, de même qu'une petite ville florissante et progressive où il se fait un commerce de bois considérable.

Campbellton est pratiquement à la tête de la navigation, bien que la marée se fasse sentir à 9 milles plus loin en amont, mais les battures et les sinuosités du chenal y empêchent la navigation. Sauf à la "Traverse," environ à 4 milles en aval de Campbellton (où la profondeur de l'eau n'est que de 12½ pieds), on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse des grandes mers à 10½ pieds et des petites mers à 7 pieds, donne une profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages, et qui sont généralement des barques de 400 à 900 tonneaux. Le plus grand nombre arrivent sur lest; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficulté, vu qu'il n'y a pas de lieu commode pour le déposer.

Cependant, pour remédier à cette lacune, un contrat a été passé le 23 avril 1889, pour la construction d'un quai de délestage, cette construction devant se composer d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 pieds de largeur au sommet, avec une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées. Ces travaux qui se sont continués dans le cours de l'exercice précédent, ont été terminés le 30 avril 1890.

Un contrat a été passé avec MM. G. et J. Robertson pour le prolongement du quai actuel de manière à le faire raccorder avec l'extrémité inférieure du quai de Ferguson (ainsi appelé), ce prolongement devant coûter \$3,975, non compris les frais de surveillance et imprévus.

Afin de terminer le débarcadère et l'abord nécessaires au bateau-passeur qui navigue entre Campbellton et Cross Point (directement en face) du côté de la rivière qui se trouve dans la province de Québec, un contrat a été passé le 31 mars 1891, pour l'exécution des travaux, lesquels devront s'étendre sur une longueur de 250 pieds à partir de l'extrémité du large de la construction érigée à la journée par le département en 1889-90, à l'endroit choisi et fourni par le conseil municipal de Campbellton. Les travaux sous contrat se composent de quatre piles en charpente à encaissement longues de 50, 20, 20 et 100 pieds respectivement, de 3 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune, la dernière recouverte de poutres de 10 x 12 pouces, le tout recouvert d'un tablier en planche de 4 pouces. Les trois premières piles et toutes les travées auront 20 pieds de large du côté extérieur de la lisse à l'autre, la quatrième pile ou pile du large aura 30 pieds de largeur sur une distance de 40 pieds, tandis que le reste, soit la partie en déclin, aura une largeur de 20 pieds. Ces travaux ont été commencés dans les premiers jours de juillet et terminés le 18 septembre 1891.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est situé sur la côte du Nouveau-Brunswick, sur le détroit de Northumberland, c'est le point de la terre ferme le plus rapproché de l'Île du Prince-Edouard, dont il est éloigné de neuf milles.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, l'assise de la construction de la jetée a été prolongée sur une distance de 800 pieds et la superstructure sur une distance de 565 pieds.

Deux piles ont été enfoncées aux angles de la tête de la jetée, 81,080 verges cubiques de pierre ont été déposées sur le talus, du côté nord de la jetée.

Le 30 juin 1892, il restait 100 pieds de l'assise à faire, ainsi que 500 pieds linéaires de superstructure et 800 de palplanche en bois franc, de même que la superstructure des piles des angles.

CARAQUET.

Bridgetown, comté de Gloucester, est le nom de la station de chemin de fer située à l'extrémité supérieure ou occidentale du port de l'établissement de Caraquet, et est à 2 milles à l'est du port qui traverse la rivière Caraquet et à 6 milles à l'ouest du quai public près de l'église de Caraquet.

Droit au large de Bridgetown se trouvent des bancs d'huîtres, ce qui fait que cette partie du port de Caraquet est connue sous le nom de "fond d'huîtres."

Afin de donner un abri et un débarcadère aux bateaux, un contrat a été passé le 25 octobre 1890 pour la construction d'une jetée longue en tout de 350 pieds; elle se composera d'une approche longue de 160 pieds, de 4 piles de 15 x 15 pieds chacune, de 5 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune et d'une pile du large de 30 x 30 pieds. L'approche et les diverses piles seront construits en bois rond à encaissements à joints ouverts, les espaces seront recouverts par des longuerines de

Travaux Publics.

12, les piles et l'approche auront des défenses sur les côtés et seront remplies de lest, le tout sera recouvert d'un tablier fait de madriers de 3 pouces. Ces travaux qui s'exécutaient dans le cours de l'exercice précédent ont été terminés en octobre 1891, la somme employée à leur exécution s'élevant à \$1,308.72.

Telle que construite, la jetée ne s'étend au large qu'à la marée extrêmement basse, bien qu'à mer basse il y ait généralement de 1 à $1\frac{1}{2}$ pied d'eau à l'extrémité, donnant ainsi de bonnes facilités à ceux qui font la pêche aux huîtres.

CLIFTON.

Clifton, comté de Gloucester, se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à environ à mi-chemin entre Bathurst et Caraquet. Il s'exploite dans cette région des carrières de pierre considérables; cette pierre sert aux constructions en général et à la fabrication de diverses sortes de pierre à aiguiser et à meule. Deux maisons, MM. Henry Read et Cie, et MM. Lombard et Cie, ont des capitaux considérables dans cette exploitation, et, dans le but de faciliter l'expédition de cette pierre, la maison mentionnée en premier lieu, a construit, il y a plusieurs années, un brise-lames long de 480 pieds, et en 1878, l'a transféré à la couronne. Ce brise-lames fut alors prolongé de 100 pieds avec un coude ou L long de 200 pieds dans une direction ouest, embrassant un espace suffisant pour abriter des vaisseaux et de bateaux de pêche.

Dans le cours de l'exercice la partie extérieure du brise-lames a subi des réparations générales; on a posé de la palplanche en bois franc à certains endroits, et des parements neufs là où c'était nécessaire; on a aussi fait un enrochement en grosses pierres le long du côté est près de l'extrémité du large, le tout au prix de \$1,000.

COCAGNE.

Le port de Cocagne, comté de Kent, est situé sur la côte sud-ouest du détroit de Northumberland, à environ 10 milles au nord du port de Shédiac. L'entrée est obstruée par une barre de sable et de gravier; le chenal a une profondeur d'environ 9 pieds à mer basse. En dedans de la barre il y a un mouillage dont la profondeur varie de $2\frac{1}{2}$ à 4 brasses dans un bassin étroit, long d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, tandis que dans la baie ou port en dedans de ce bassin (baie dont la largeur est d'environ 2 milles et la longueur 4 milles) il n'y a, à mer basse, que de 4 à 6 pieds, jusqu'à ce qu'on arrive à l'embouchure de la rivière Cocagne qui se déverse dans la baie à l'angle sud-ouest de celle-ci, où se trouve un bassin long d'environ un mille et large d'environ 500 pieds dont la profondeur varie de 10 à 14 pieds et qui offre un bon abri aux vaisseaux.

En 1881-82, le département a construit, à l'entreprise, un quai long de 400 pieds du côté ouest du bassin, le raccordant au pont du grand chemin dans le but de donner de plus amples facilités au commerce maritime de la région. Ce quai avait primitivement une largeur de 20 pieds sur une distance de 370 pieds, les 30 pieds du large ayant une largeur de 40 pieds, la façade extérieure baignant dans une profondeur d'eau de 9 à 11 pieds. En 1888, dans le but de donner plus d'espace à l'expédition du bois, de l'écorce, etc., l'extrémité du large, sur une longueur de 100 pieds a été élargie de 20 pieds et redressée là où la construction s'était affaissée. Comme le reste de la construction s'est aussi affaissé, et que le besoin de plus d'espace se faisait sentir, de même qu'il y avait nécessité de renouveler le tablier, la somme de \$2,250 accordée par le parlement à la dernière session, a été employée à redresser et à élargir toute la partie inférieure du quai, à renouveler le tablier, à poser des nouvelles défenses et de poutres neuves, etc., et à mettre toute la construction en bon état.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie, comté de Ristigouche, est situé à la tête de la baie des Chaleurs, à une courte distance en aval de l'embouchure de la rivière Ristigouche. Dalhousie, chef-lieu, se trouve du côté sud du port, à son extrémité orientale ou inférieure. Un embranchement relie la ville à l'Intercolonial; cet embranchement s'étend jusqu'à un quai qui baigne dans 12 à 15 pieds d'eau à mer basse. Le principal article d'exportation est le bois et les vaisseaux qui viennent dans ce port prendre des chargements arrivent ordinairement sur lest. Dans le but d'avoir un lieu où déposer ce lest, un contrat a été passé en décembre 1886, pour la construction d'un quai de délestage, où les vaisseaux pourraient aussi prendre leurs chargements.

Le quai qui a été construit a une longueur de 300 pieds ayant une hauteur moyenne de 27 pieds; à son extrémité du large, il baigne dans environ 14 pieds à

mer basse; les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante en octobre 1887, et depuis lors il a servi de lieu de déchargement pour le lest. Cependant, vu qu'on n'a pas pris les soins voulus pour étendre du lest des vaisseaux, le quai s'est en partie déplacé, et, à l'aide du crédit accordé à cette fin les réparations et les améliorations nécessaires ont été entreprises, et bien qu'elles ne fussent pas terminées à l'expiration de l'exercice, elles le seront bientôt d'une façon satisfaisante.

EDGETT'S LANDING.

Edgett's Landing, comté d'Albert, se trouve sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à environ 2 milles au sud de la gare du chemin de fer et village d'Hillsboro.

Il y a plusieurs années, avant que le chemin de fer d'Albert, ouvrit des communications, le gouvernement local a construit un quai pour les bateaux à vapeur à cet endroit, lequel fut détruit en automne 1869 par la tempête dite "tempête Saxfy."

En 1889 le département a entrepris la construction d'un quai neuf, et les travaux se sont continués depuis par intervalle.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$900 a été employée à pousser les travaux et à continuer deux grils.

Tous les travaux sont à peu près terminés et le département a l'intention de les terminer dans le cours du prochain exercice. Le quai aura 400 pieds de longueur, atteignant la mer basse à 150 pieds, et ayant 30 pieds d'eau à son extrémité de large aux hautes mers. La première section de 200 pieds a une longueur de 20 pieds au sommet, les autres 100 pieds, une largeur de 30 pieds et les derniers autres 100 de 40 pieds.

ILE DE GRAY.

L'île de Gray (ainsi appelée), comté d'Albert, est située sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à environ deux milles du village d'Hillsboro. Il se fait de cette île un commerce maritime assez considérable, car c'est le principal port de la région, qu'est muni de bons quais auxquels on arrive par le chemin public et par chemin de fer, embranchement qui s'étend de la ligne-mère du chemin de fer du comté d'Albert jusqu'aux quais. Cependant, il est difficile et dangereux, à certains moments, pour les gros vaisseaux, d'arriver à ces quais ou d'en partir et on éprouve de grandes difficultés à les retenir aux quais quand la mer baisse; en conséquence un contrat a été passé le 27 octobre 1890, pour la construction d'un brise-lames long de 300 pieds pour les protéger.

Les premiers 100 pieds ou la partie inférieure de la construction se compose d'une simple levée d'argile, large de 5 pieds au sommet, ayant une inclinaison de chaque côté de 1 dans 1. Les 100 pieds suivants sont construits en bois rond à encaissement, à points ouverts, ayant une largeur de 15 pieds au sommet, avec une inclinaison de 1 dans 4 de chaque côté; les 50 pieds suivants sont construits de la même façon que ceux qu'on vient de décrire en dernier lieu, sauf que les pièces longitudinales du côté nord ou supérieur sont en bois carré, et la façade est bordée d'espars en épinette de six pouces d'épaisseur, la base étant construite verticalement et son côté nord ou supérieur protégé par les pilotis jointifs. Les 50 pieds du large ont une largeur de 25 pieds au sommet, de cette section, 30 pieds, ont une inclinaison de 1 dans 12 à l'extrémité, de 1 dans 4 du côté nord, et de 1 dans 2 du côté sud ou côté inférieur, la base étant construite verticalement et protégée de chaque côté et à l'extrémité par les pieux jointifs, et la partie supérieure de la construction par un bordage en épinette et en bois franc.

L'entrepreneur, ayant fait l'acquisition des matériaux pendant l'hiver de 1891, il commença la construction à bonne heure en 1892, et termina les travaux le 28 mai 1892.

KINGSTON.

Kingston, comté de Kent, est situé sur la rivière Richibouctou, à 3 milles au sud de Richibouctou, chef-lieu du comté, et à 6 milles de l'embouchure de la rivière qui se jette dans le détroit de Northumberland.

Comme la rivière en amont de Kingston offre peu de facilités à la navigation, un contrat a été passé, en mai 1890, pour la construction d'un quai du côté supérieur du pont de Kingston, afin de donner plus de moyens de logement et le moyen de touer les vaisseaux par l'ouverture du pont. Ce quai a une longueur de 200 pieds et une largeur de 35 au sommet, les extrémités et la façade du nord ou façade du large

Travaux Publics.

sont construites en parements à joints plats de bois carré, et le côté inférieur ou sud en parements à joints ouverts, les deux côtés et les extrémités ont une inclinaison de 1 dans 18. Le quai est raccordé au pont du chemin public par un abord long de 63 pieds (mesurés au centre) et large de 20 pieds, construit en bois rond à encaissement à joints ouverts avec longuerines, et recouverts d'un tablier; le tout a été terminé le 1^{er} décembre 1891.

BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-NÈGRE.

Le port de Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy, est l'estuaire de la rivière Saint-Jean et il se trouve à la tête d'une petite baie; la distance entre "Red-Head" et la "Pointe-du-Nègre," du côté est et ouest de l'embouchure étant de $2\frac{1}{2}$ milles. L'île aux Perdrix qui se trouve un peu plus d'un demi-mille en dehors de la ligne des endroits susnommés, divise l'entrée du port en deux chenaux. Pendant les vents du nord-ouest la mer est brisée par la pointe de Mispec (qui a une direction sud inclinant vers l'ouest, à deux milles de Red-Head) et par les battures entre Red-Head et le chenal principal ou chenal de l'est. Les vents du sud-ouest lancent une mer considérable par le chenal de l'ouest, ce qui faisait que les vaisseaux avaient des difficultés à rentrer dans le port vu qu'il y a pour eux danger d'être jetés sur le *Foul Ground*, du côté est du chenal principal.

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

Les tempêtes ayant avarié les talus, le couronnement et l'extrémité du large du brise-lames, un contrat a été passé le 19 janvier 1891, pour la fourniture d'une certaine quantité de pierre pour les réparations, et dont la livraison était à se faire à l'expiration de l'exercice environ 1,000 verges cubes ayant été livrées et posées aux endroits les plus exposés de la construction.

La livraison de la pierre pour la quantité entreprise a été reprise le 7 mai et terminée vers la fin de l'exercice; la quantité de pierre livrée s'est élevée à 8,114 verges cubes.

Les travaux exécutés se sont résumés à réparer la construction sur une longueur de 420 pieds, dans la direction du large à partir de l'extrémité de la partie en bois, à refaire le remplage et à réparer les plus grosses brèches que la construction avait essayées.

NEGUAC.

Neguac-inférieur, comté de Northumberland, est situé près de l'entrée septentrionale de la baie de Miramichi, à environ 35 milles à l'est de Newcastle et à quelques 20 milles au sud de Tracadie, comté de Gloucester. Il s'y trouve un bon lieu d'abri sûr pour les bateaux et les petits vaisseaux; ce port est situé au centre d'un des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent; le sol de cette région est excellent et la population du pays environnant est nombreuse; il se fait, de cette localité, un commerce considérable, principalement par eau et pour accommoder ce commerce, un vapeur de la Compagnie de navigation à vapeur de Miramichi, navigue tous les jours entre Neguac, Chatham, Newcastle et d'autres endroits situés sur la baie et la rivière.

Comme les moyens de quaiage à Neguac sont très médiocres et qu'ils ne se composent que d'une pile isolée, construite il y a quatre ans par la compagnie de navigation à vapeur aidée du gouvernement local, et à laquelle on arrive par une passerelle posée sur des chevalets ce qui nécessite le transport à bras ou par bateau de tout le fret destiné aux vapeurs ou aux autres vaisseaux qui viennent y chercher un chargement, un contrat a été passé le 14 avril 1892 pour la construction d'un quai public, composé d'un abord long de 370 pieds, de 19 piles de 20 x 21 pieds chacune, de 20 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune et d'une pile du large ou débarcadère de 40 x 62 pieds, soit en tout une longueur de 1,190 pieds.

À l'expiration de l'exercice, on était à déposer les matériaux sur les lieux et les travaux de construction allaient commencer.

OROMOCTOU.

Les battures d'Oromoctou (rivière Saint-Jean) sont à environ 10 milles en aval de Frédéricton dans le comté de Sunbury.

La rivière à cet endroit est divisée en trois chenaux par les îles Oromoctou et Thatch, le chenal principal étant celui du centre entre les deux îles.

On a considérablement dragué sur ces battures pour maintenir libre la navigation entre Saint-Jean et Frédéricton et un barrage à prise d'eau, long de 1,600 pieds, a été construit entre la tête de l'île Thatch et la rive occidentale de la rivière afin de resserrer le courant, et d'activer le dégorgeement dans la tranchée qu'on a draguée à travers les hauts-fonds.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$500 a été employée à réparer ce barrage. Le tablier a été en partie renouvelé, de même que le planchéage de la façade inclinée. A d'autres endroits de ces façades le planchéage a été réparé et assujéti; et l'extrémité inférieure du barrage, au point de raccordement avec la rive, a été entourée de fascines et de pierre.

Du 6 juillet au 5 novembre 1891, le *New Dominion* a été occupé à creuser le chenal entre les îles Oromoctou et Thatch, enlevant pendant cette période 36,785 verges cubes de sable et de vase, obtenant une profondeur de 14 pieds dans le chenal.

ILE AUX PERDRIX.

L'île aux Perdrix, se trouve directement au large de l'entrée du port de Saint-Jean, partageant l'abord en deux chenaux, dont le principal se trouve à l'est de l'île.

Sur l'île sont situés un phare important, une station de quarantaine, un sifflet d'alarme, etc., et pour faciliter le déchargement du charbon et des autres articles nécessaires à ces services le département a construit, il y a plusieurs années, deux petites jetées avec un débarcadère entre les deux; ces jetées se trouvent à l'extrémité nord-est de l'île, en face du port et de la ville de Saint-Jean.

Dans le cours du présent exercice, la somme de \$500 a été employée à réparer l'abord de la jetée orientale, qui était en très mauvais état et à planchéier certaines parties de la jetée occidentale; les deux jetées sont maintenant en bon état.

QUACO.

La baie de Quaco se trouve sur la côte nord-est de la baie de Fundy, à environ 30 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Une petite rivière se décharge à l'extrémité orientale de la baie et les brise-lames, longs de 300 pieds chacun, érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, forment un port de refuge. Ce port est accessible aux vaisseaux de cabotage et aux goélettes qui viennent s'y charger de bois, etc., pendant environ 4 heures chaque marée, mais vu le mouvement de la marée qui est d'environ 30 pieds, il est à sec à mer basse.

Dans le cours du présent exercice, la somme de \$1,350 a été employée à faire des réparations générales aux brise-lames. Le doublage de la façade extérieure du brise-lames occidental a été réassujéti là où il s'était détaché et renouvelé là où il s'était brisé, tandis que les réparations qu'a subies le brise-lames oriental se sont en grande partie resumées au tablier et aux pièces du couronnement; on a posé des poutres et des traverses neuves ainsi qu'un nouveau tablier sur l'extrémité de terre; des défenses et un tablier ont été posés à l'extrémité du large.

Les deux brise-lames sont maintenant en bon état, mais le brise-lames est a besoin de réparations additionnelles à son tablier.

QUACO-OUEST.

Dans le cours du dernier exercice, le département a employé la somme de \$1,841.63 à faire une nouvelle embouchure et à améliorer d'autre manière la sortie de la rivière de Quaco-ouest. On a entrepris ces travaux parce qu'un haut-banc de gravier et une barre ont porté l'embouchure primitive dans une direction ouest, rendant l'entrée du port très difficile et très dangereuse.

Un barrage long de 205 pieds et haut de 12 pieds, fut d'abord construit d'un côté à l'autre de la rivière à une courte distance en aval de la nouvelle embouchure projetée.

Ce barrage, à raison du mauvais état de l'assise, fut construit avec soin au moyen d'un doublage recouvert de pilotis jointifs, de fascines et de pierre à la base, de chaque côté, vu qu'il y avait une colonne d'eau inverse à mer haute; le barrage est aussi muni d'une écluse et d'une porte; il y a au centre de la construction une rangée de pilotis jointifs. Le barrage une fois terminé, on a creusé une tranchée longue de 400 pieds et profonde de 7 à sa plus grande profondeur, à travers le banc de gravier, et après avoir fermé les portes, on a obtenu un nouveau chenal de niveau

Travaux Publics.

avec le fond du port. Les goélettes et les vaisseaux de faible tonnage entrent maintenant par le nouveau chenal dont les résultats sont très satisfaisants.

RICHIBOUCTOU.

Le port de Richibouctou, comté de Kent, est situé sur la rive sud-ouest du golfe Saint-Laurent, à environ 40 milles au nord de la Pointe-du-Chêne (port de Shédiac), point terminal oriental de l'Intercolonial.

À l'expiration du dernier exercice le *St.-Lawrence* était occupé à améliorer le chenal Albion ou chenal du milieu qui conduit dans le port de Richibouctou, et a continué à y travailler jusqu'au 28 octobre.

La quantité totale de matières enlevées a été de 20,388 verges cubes de sable fin. On trouvera les détails complets des travaux exécutés au rapport sur les opérations de dragage au titre de *St.-Lawrence*.

RIVIÈRE KENEBECASIS.

La rivière prend sa source près de celle de la Petitcodiac, et après avoir suivi un cours dans une direction sud-ouest d'environ 20 milles, elle tombe dans la rivière Saint-Jean par la baie de Kennebecasis.

Le 12 mai, le dragueur *New-Dominion* a été amené à Hampton pour reprendre les travaux à cet endroit, où il travailla jusqu'au 30 juin. Pendant cette période une tranchée longue de 800 pieds et large de 43 a été pratiquée, à une profondeur de 10 pieds au niveau des eaux en été, à travers une batture obstruant le chenal, et une autre tranchée longue de 110 pieds et large de 40 a été faite à une profondeur de 10 pieds à mer basse en face du quai public.

SHIPPEGAN.

Le port de Shippegan, comté de Gloucester, est situé près de l'embouchure de la baie des Chaleurs, à environ 60 milles à l'est de Bathurst.

À l'extrémité sud du port, on communique au golfe Saint-Laurent par le goulet de Shippegan, chenal plat et difficile dont se servaient autrefois, pendant le beau temps seulement, les petits bateaux pêcheurs et les vaisseaux d'un faible tonnage.

Au moyen du goulet les pêcheurs qui s'en vont ou reviennent de leurs fonds de pêche au large, raccourcissent la distance de 25 à 40 milles. Le port de Shippegan est aussi un excellent refuge pendant la tempête et d'un autre côté, passer par le goulet est la route la plus directe pour les bateaux pêcheurs de Caraquet et des autres grandes stations de pêche sur la côte sud de la baie.

Afin que l'on put entrer en tout temps dans le goulet, et dans le but aussi de permettre aux bâtiments pêcheurs d'un plus fort tonnage de s'en servir, le département, en 1875, commença la construction d'un brise-lames, pour en protéger l'entrée et d'un barrage pour fermer une ouverture connue sous le nom de *Goulet Est*. Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876; l'exécution des travaux fut de nouveau adjugée en décembre 1879, et les opérations recommencèrent en avril 1878; mais ces nouveaux entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de juillet, incapables de continuer les travaux; le département les prit alors en main.

À cette époque le barrage était terminé; environ 900 pieds du brise-lames étaient construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879, une tempête éclata, pendant laquelle la marée monta 4 pieds plus haut qu'on ne l'avait jamais vu avant, et le barrage fut considérablement endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames, qui n'avaient pas été terminés, furent complètement détruits, et l'autre partie fut endommagée. En 1880-81, le barrage fut réparé, exhausé et renforcé par les pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres, de chaque côté, et au moyen de sommiers et de moises. En 1883 certaines parties des travaux, qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhausées là où il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames; une brèche qui s'était faite, a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85 époque à laquelle 500 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotis jointifs, et on exhausé dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé. On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des réparations générales, et en 1888-89 une

longueur de 60 pieds, qui avait été considérablement avariée pendant l'hiver précédent, fut reconstruite.

Au mois de novembre 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une autre pile de 50 pieds à l'extrémité du brise-lames de l'est, et pour la construction d'un brise-lames devant s'étendre à 1,000 pieds dans une direction sud à partir de la grève à l'ouest du goulet, le tout se termina en janvier 1892.

Une longueur de 137 pieds de l'extrémité de la partie inférieure du brise-lames construit en 1875 ont été refaits sous la direction d'un fonctionnaire du département; d'autres travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont aussi été exécutés.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Dans le cours de l'exercice, le département a employé la somme de \$250 à enlever des chicots et des morceaux de bois submergés dans le chenal de la rivière Saint-Jean, entre Saint-Jean et Frédéricton.

Tous les ans les crues du printemps amènent avec elles ces obstacles, et, comme on les trouve souvent en plein chenal, ils offrent un danger à la navigation, particulièrement aux bateaux à vapeur qui naviguent la nuit sur la rivière.

RIVIÈRE SAINT-JEAN—BARRAGE DES GRANDES-CHUTES.

Dans le cours de l'exercice de 1883-84 le département a commencé à construire un barrage du côté sud de la rivière, immédiatement en amont des Grandes-Chutes et à l'embouchure de la Petite-Rivière, dans le but d'empêcher les billots et le bois carré de s'échouer, pendant les crues, sur les rochers, et d'en diriger le passage par les chutes. Outre la construction du barrage, on a fait sauter une partie du rocher qui surplombe les chutes afin de faire disparaître le remous dans le bassin au bas, où ordinairement une quantité considérable de bois s'amasse et reste.

Dans le cours de l'exercice le barrage a été prolongé et la partie inférieure de même que l'ancienne partie qui étaient en mauvais état, ont été enlevées et la hauteur du barrage a été augmentée de 2 pieds 5 pouces et la construction a été de nouveau remplie.

RIVIÈRE TOBIQUE.

La Tobique est un des tributaires les plus importants de la rivière Saint-Jean; elle se jette dans celle-ci à une courte distance en amont du village d'Andover, dans le comté de Victoria.

Le pays, de chaque côté, est une excellente région agricole, et vu que, jusqu'ici, les habitants n'ont pas de chemin de fer pour se rendre au marché, la rivière est devenue leur principale voie de communication. De plus une grande quantité de bois descend cette rivière tous les printemps.

La rivière même est rapide, et, sauf l'époque des crues, elle est peu profonde; elle renferme de nombreux bancs de graviers et de roches que les eaux du printemps amènent avec elles. Le transport se fait surtout au moyen de remorqueurs à fond plat, tirés par des chevaux; depuis un certain nombre d'années le département a employé diverses sommes à miner des roches, à enlever des bancs, à améliorer d'autres façons la navigation de la rivière.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de \$200 a été employée à continuer ces travaux et maintenant ces travaux sont en assez bon état.

Vu l'état amélioré de la rivière et la construction du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, qui s'étend de l'embouchure de la rivière jusqu'aux rochers Plaster, soit une distance de 28 milles, la partie inférieure de la rivière ne nécessitera pas de nouvelles dépenses.

TRACADIE.

Le port de Tracadie, comté de Gloucester, est situé sur la côte orientale du Nouveau-Brunswick, environ à mi-chemin entre le goulet de Shippegan et l'embouchure de la baie de Miramichi, et on y arrive du golfe Saint-Laurent par les chenaux connus sous les noms de "Goulet du Nord," "Goulet du Sud" et "Ancien Goulet." Le port a une longueur d'environ 6 milles, et sa largeur varie de $\frac{1}{2}$ de mille à 1 mille et plus, mais à l'exception des chenaux des rivières Tracadie-Nord et Sud, et les chenaux qui passent dans les différents goulets, il est très plat étant presque à sec à mer basse.

Travaux Publics.

Dans le but de donner des moyens de quaiage à cette région, qui est grande et populeuse, car elle embrasse au moins 2,000 habitants, un contrat a été passé pour la construction d'un débarcadère public, long de 1,430 pieds et s'étendant jusqu'au bas du chenal du goulet du Nord; la construction se composera d'une culée longue de 250 pieds, de 28 piles de 20 x 25 pieds, d'une pile de 40 x 45 pieds, et de 29 travées ou ouvertures de 20 pieds chacune; les travées seront reliées par des longuerines de 10 x 12 pouces, et tout le sommet sera recouvert d'un tablier en planche de 3 pouces. Les piles et la culée seront construites en bois rond en charpente à encaissement à joints ouverts, totalement remplies et entourées de défenses, etc.

À l'expiration de l'exercice on n'avait pas encore commencé à travailler activement à la construction.

CRIQUE DE TYNEMOUTH.

La crique de Tynemouth, comté de Saint-Jean, se trouve sur la côte nord-est de la baie de Fundy, à environ 21 milles à l'est du port de Saint-Jean.

Ce cours d'eau se jette dans la baie à travers un banc de gravier et de galet, en dedans duquel il y a un bassin qui est, à mer haute, un port sûr et commode.

Pour empêcher l'érosion du barrage et pour faciliter l'entrée dans le bassin, le département, en 1875 et en 1883, a construit des brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière; celui de la rive occidentale a été le dernier qui a été construit.

Dans le cours du présent exercice, le brise-lames de l'est, dont l'assise était affouillée, a été réparé et renforcé. Les deux brise-lames sont maintenant en bon état et le besoin immédiat de nouvelles dépenses ne se fait plus sentir, bien que certaines parties de l'ancienne construction commencent à se détériorer.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean se trouve sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure.

Le renouvellement du tablier du quai en planches d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur, a été terminé sur une longueur de 250 pieds. Vingt-cinq toises de pierre ont été mises dans le quai, et le hangar a été peinturé. La cale mobile a aussi été complètement renouvelée.

BAIE LA VALLIÈRE.

La baie La Vallière est une baie près de l'embouchure de la rivière Yamaska, à 9 milles en aval de Sorel. Cette baie à l'eau basse n'avait pas de débouché et devenait un marais. Un chenal de 6 pieds de profondeur, de 25 pieds de largeur, a été commencé en novembre 1891 à partir de la rivière Yamaska dans la direction de la rivière du Pot-au-Beurre, et a été terminé en juin 1892. Une longueur totale de 650 pieds a été draguée, partie à travers un bout d'argile et le reste à travers un marais.

La quantité de matières draguées s'est approximativement élevée à 4,800 verges cubes, se composant d'argile bleue et d'herbes en décomposition.

BELCÉIL.

Les jetées et les estacades de Belcél se trouvent sur la rivière Richelieu, au sud du pont du Grand-Tronc, qui traverse la rivière à Belcél; elles ont été construites pour faciliter le passage des vapeurs et des barges dans l'ouverture du pont, et pour les empêcher d'être emportés là où l'eau est basse.

Il y a cinq jetées d'amarrage qui tiennent en place les grosses estacades dont trois ont été reconstruites en 1890, et les deux autres dans l'automne de 1891.

Ce printemps une des estacades a été refaite à neuf, à raison de \$1,129.94.

BERTHIER, (EN BAS).

Berthier, en bas, à 24½ milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Montmagny.

Les travaux exécutés dans le cours du dernier exercice se sont résumés à réparer les marches des cales, au prix de \$485.93.

CACOUNA.

Cacouna se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 131 milles en aval de Québec et sur la ligne de l'Intercolonial.

La construction d'une pile isolée à cet endroit s'est continuée dans le cours de 1891-92. Une fois terminée cette pile aura une longueur de 102 pieds au sommet sur une largeur de 27 à la base et de 24 au sommet, et une hauteur à l'extrémité du large de 17 pieds 8 pouces.

CARLETON.

Carleton, comté de Bonaventure, est situé sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à une distance d'environ 35 milles de Campbellton et à 5 milles de Dalhousie.

La somme de \$382.11 a été employée, dans le cours de l'exercice de 1891-92, à faire des réparations nécessaires et urgentes au quai de cet endroit.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi est à la tête de la navigation sur le Saguenay, à 71½ milles en amont de Tadoussac.

Le tablier du quai a été complètement renouvelé en planche d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 110 pieds; le côté est du quai, là où se trouvent les entrepôts, a été exhaussé de 18 pouces; la salle d'attente a été peinte à l'intérieur et à l'extérieur et des sièges ont été construits. On a renouvelé deux poteaux d'amarrage.

COMO.

Como est un village dans le comté de Vaudreuil, situé sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à 37 milles de Montréal.

Le *Nipissing*, dragueur de l'Etat, a travaillé 3 jours à enlever une partie de l'épave du vapeur *Dagmar* naufragé au quai de Como.

COTEAU LANDING.

Le Coteau Landing est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du lac Saint-François. C'est le chef-lieu du comté de Soulanges, à 2 milles de la gare du Coteau, sur le Grand-Tronc, et à 36 milles de Montréal. C'est aussi une station sur le chemin de fer Canada Atlantique.

Pendant la saison de navigation, les bateaux de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, font escale au Coteau Landing, outre plusieurs lignes de bateaux à vapeur et autres. C'est le principal port de chargement de grain du comté.

Il y a plusieurs quais à cet endroit, mais celui de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario est le quai dont parle ce rapport.

Il a 904 pieds de longueur, y comprise une pile de 279 pieds sur 24 à l'extrémité du large.

Le pont ou abord a une largeur générale de 12 pieds, avec deux voies d'évitement pour la rencontre des voitures.

La construction de tout le quai a été commencée en 1889 et terminée l'automne dernier.

GRANDE-RIVIÈRE.

La Grande-Rivière, se trouve dans le comté de Gaspé, et est située sur la baie des Chaleurs.

Dans le cours de l'exercice, le quai en voie de construction à l'entreprise, à la Pointe à Rolin a été terminé. Il a une longueur totale de 457 pieds, et la largeur au sommet, varie de 25 pieds 9 pouces, à 38 pieds à son extrémité du large qui se baigne dans 19 pieds d'eau à mer basse.

On a fait une cale et deux escaliers du côté nord du quai, pour accommoder ceux qui se servent du quai aux différentes phases de la marée.

GROSSE-ILE—STATION DE LA QUARANTAINE.

La Grosse-Ile est une île dans le Saint-Laurent, à 33 milles en aval de Québec et c'est l'endroit où les steamers et les vaisseaux en route pour Québec signalent les cas de maladies contagieuses qu'ils peuvent avoir à bord.

L'extrémité du large du quai étant avariée par la carie naturelle du bois, on a jugé nécessaire de la réparer afin de la mettre en état de servir aux vaisseaux ou steamers qui auraient à s'y amarrer. Conséquemment, de grandes réparations et de grands changements ont été commencés, en 1891-91 et terminés à l'expiration du dernier exercice.

Travaux Publics.

ILE VERTE.

L'île Verte, sur la rivière sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Témiscouata, à 9 milles en aval de la Rivière-du-Loup.

Dans le cours du dernier exercice les travaux qui consistent à relier chaussée à la jetée isolée se sont continués ; une longueur de 80 pieds a été terminée et les autres 110 pieds ont été construits à environ 2 pieds de la hauteur voulue.

KNOWLTON'S LANDING.

Knowlton's Landing est situé sur la rive orientale du lac Memphremagog, dans le comté de Brome, province de Québec, et à environ 11 milles de la ville de Magog qui est au pied du lac.

Les travaux qu'on a exécutés au quai ont consisté dans la construction d'un prolongement de 51 pieds sur 75. Ce prolongement a été construit en pilotis d'épINETTE, recouverts de longuerines et d'un tablier de 13 pouces, au prix de \$971.22. Il y a une profondeur de 9 pieds à l'eau basse à l'extrémité du quai actuel, ce qui permettra aux vapeurs d'y arrêter en tout temps.

LAC MÉGANTIC.

Le lac Mégantic est une belle nappée d'eau, longue de 14 milles et dont la largeur varie de 1 à 2 milles.

C'est la source de la rivière Chaudière qui se déverse dans le Saint-Laurent à environ 3 milles en amont de la Pointe-Lévis. C'est une partie de la ligne de division entre les comtés de Beauce et de Compton.

Dans le cours de l'exercice, la jetée du village du lac Mégantic, connue sous le nom d'Agnès a été réparée. Ces réparations se sont résumées à enlever le tablier en planche et à le remplacer par une chaussée permanente de pierre et de gravier. Les travaux toutefois n'ont pas été terminés.

LAC DES DEUX-MONTAGNES.

Ce lac est un élargissement de la rivière Ottawa, à 36 de Montréal.

Une tranchée large de 40 pieds et longue de 500 pieds a été pratiquée à travers une batture en aval de l'île de Jones à une profondeur de 10 pieds, par le dragueur *Nipissing*, les matières enlevées se composaient d'argile et de sable, il en a été enlevé 8,340 verges cubes.

LANORAIE.

Le village de Lanoraie est situé dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 36 $\frac{1}{4}$ milles en aval de Montréal, et à une distance de 6 milles du chemin de fer canadien du Pacifique.

En 1884, un débarcadère de 70 x 30 pieds à la base et de 54 x 27 pieds au sommet a été construit au village, et l'année suivante un abord long de 240 pieds, large de 25 pieds et à une profondeur d'eau moyenne de 12 pieds a été construit pour relier le quai à la rive.

Le côté supérieur de cet abord, sur une hauteur de 6 pieds à partir du sommet, a une inclinaison de 6 pouces par pied, et est doublé d'une planche de pruche de 4 pouces. La surface de l'abord a une pente 4 pieds par cent pieds.

En 1887, l'abord a été avarié par la glace qui l'a fait pencher vers l'est. Il n'est pas arrivé d'autre accident jusqu'au printemps de 1891.

Dans l'automne de 1870, la glace, lors de sa formation, ne s'est pas amoncelée le long du côté d'amont de l'abord, comme d'habitude, ce qui donnait ainsi une certaine protection.

La conséquence fut que le second refoulement de la glace au commencement d'avril en 1891, eut l'effet de déplacer l'abord sur les deux tiers de sa longueur, soit 160 pieds à partir du débarcadère. Le sommet de la courbe, qui est à environ 80 pieds du débarcadère, mesure 4 pieds. Outre ces avaries, deux rangées des parements, sur une longueur de 42 pieds de l'abord, du côté d'aval, près du débarcadère, ont été démolies par la glace ; cinq défenses du côté d'aval de l'abord ont aussi été enlevées.

Les réparations commencèrent le 5 novembre 1891 et se terminèrent le 28 du même mois ; ces réparations se sont résumées à entourer de pilotis le côté d'aval et le côté d'amont de l'abord, et à renouveler les parements.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal. C'est une des stations de la division de Champlain, du chemin de fer du Grand-Tronc. Un des vapeurs de la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario navigue entre Laprairie et Montréal et fait plusieurs voyages par jour pendant la durée de la navigation.

A l'aide du crédit accordé par le parlement, le mur de soutènement à l'extrémité d'aval du village a été prolongé d'une nouvelle distance de 131 pieds, au prix de \$2,495.10.

POINTE-LÉVIS.

La Pointe-Lévis est une ville, dans le comté de Lévis, située sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis Québec.

Le dragueur n° 11 de l'Etat a travaillé ici pendant 15 jours près de l'entrée du bassin de radoub, pratiquant une tranchée large de 300 à travers une batture.

Les matières enlevées se composaient de tuf, de sable et de pierre et il en a été dragué 3,330 verges cubes, aux prix de \$2,447.78.

LE BASSIN DE RAOUB DE LÉVIS.

Vers la fin de juin et au commencement de juillet 1891, les soupapes du caisson et des ponceaux ont été enlevées, nettoyées et remises en place en bon état. L'intérieur du caisson a été gratté et deux couches d'une solution de ciment ont été appliquées; l'extérieur du caisson et le pont-levis ont été peints et la maçonnerie du bassin a été jointoyée.

Le bassin du caisson et la décharge ont été nettoyés des dépôts d'alluvion, et pendant l'hiver la machine de la pompe auxiliaire, en mouvement journalier depuis cinq ans, a été réparée dans l'atelier du bassin, et tous les tuyaux à vapeur qui passent des chaudières aux diverses machines ont été enveloppés d'un feutre épais et d'amiante, le tout recouvert de grosse toile pour empêcher la condensation de la vapeur.

Dans le cours de l'exercice trois vaisseaux sont entrés dans le bassin, donnant à titre de recettes, y compris \$45.53 pour la vente du vieux fer, \$4,690.93.

QUAI DU BATEAU-PASSEUR DE LÉVIS

Le quai du bateau-passeur du côté occidental de l'entrée du bassin de radoub ayant besoin de réparations, le sommet a été renouvelé sur tout sa longueur, soit 200 pieds, sur une hauteur de 6 pieds, le tablier et ses longuerines ont été renouvelés et quatre nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Le ponton a aussi subi des réparations considérables et le quai est maintenant en bon état.

Les grandes marées montent de 19 pieds, et les marées ordinaires de 14 pieds.

LONGUEUIL.

Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, presque vis-à-vis Montréal.

Le dragueur *St-Louis* a commencé à travailler ici vers la fin de l'exercice, mais on constata que le fond à draguer était trop dur pour sa machine, et après avoir enlevé 45 verges cubes de tuf il cessa de travailler.

MATANE.

Matane, sur la rive sud du Saint-Laurent, se trouve dans le comté de Rimouski à 240 milles en aval de Québec.

Dans le cours du dernier exercice la pile antérieurement construite à cet endroit, a été reliée à la rive par une construction composée de piles et de travées et longue de 160 pieds sur une largeur de 12 pieds. La pile même a été exhaussée et a subi des réparations générales.

MURRAY BAY.

Murray Baie, ou Malbaie, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 30 milles à l'est de Québec.

Vers la fin de l'exercice, on a fait l'acquisition des matériaux nécessaires aux réparations que nécessite le quai à cet endroit, mais les travaux n'étaient pas encore réellement commencés le 30 juin 1892.

NICOLET.

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

Travaux Publics.

Dans le but de protéger les goélettes qui chargent du bois dans ce port, contre tempêtes sur le lac Saint-Pierre, on a commencé, en 1891, une jetée qu'on a prolongée d'année en année.

En 1891, les travaux furent repris le 29 septembre, l'eau ayant été trop haute pour pouvoir commencer avant.

Les ouvrages en pilotis furent suspendus le 14 octobre et le remplage en pierre vers la fin de novembre. Dans le cours de cette période 200 pieds d'ouvrages en pilotis furent faits, donnant à la jetée une longueur de 3,762 pieds. Sa largeur est de 13 pieds 2 pouces et elle est à 4 pieds au-dessus de l'eau basse; sa hauteur moyenne est de 5 pieds 6 pouces.

Du 24 septembre au 28 octobre 1891, du dragage a été fait dans le chenal le long de la jetée, la quantité de sable enlevée s'élevant à 11,502 verges cubes.

Au commencement de décembre 1891, la jetée a subi des avaries, environ 200 pieds de son extrémité du large ayant été emportés. Le reste a été réparé au printemps, au prix de \$1,815.77.

QUÉBEC—QUAI DE LA REINE.

Les travaux exécutés à ce quai se sont résumés à renouveler une partie du tablier, à réparer la cale et l'échelle de l'extrémité occidentale; le tout au prix de \$110.93.

Le dragueur *St-Louis* a travaillé du 8 au 27 mai 1892, nettoyant le bassin autour des quais; il a été dragué 890 verges cubes de matières se composant d'argile, de tuf et de gravier.

RIMOUSKI.

Rimouski se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, à 180 milles en aval de Québec.

Dans le cours du dernier exercice, une longueur de 976 pieds du quai oriental a été entouré d'un doublage de 9 pouces, au prix de \$4,413.48.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 9 milles à l'ouest de Mattane.

Des réparations générales ont été faites au quai de cet endroit, au prix de \$953.03.

RIVIÈRE MATTAWIN.

Saint-Michel des Saints est une paroisse, dans le comté de Berthier, en haut, à 53 milles au nord de l'embranchement de Joliette du chemin de fer canadien du Pacifique; elle est située sur la rivière Mattawin, un des tributaires de Saint-Maurice.

Le 7 décembre 1871 on a commencé à enlever les cailloux qui obstruaient la rivière et les travaux furent suspendus le 16 après en avoir enlevé 78 mesurant 121 verges cubes, au prix de \$291.59.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

La rivière L'Assomption se déverse dans le Saint-Laurent à Repentigny.

La chute Monte-à-Peine, qui est à 25 milles en amont de la ville de Joliette, dans le comté de Joliette, était l'endroit le plus difficile de la rivière pour les marchands de bois. Chaque année des milliers de billots s'arrêtaient sur les roches où ils restaient jusqu'aux crues du printemps suivant. En 1889 un barrage latéral fut construit, et il eut l'effet de maintenir les billots dans le chenal principal; depuis sa construction on a éprouvé très peu de difficulté à la satisfaction des intéressés.

Dans le cours de l'exercice de nouvelles améliorations ont été exécutées; les ouvrages de protection commencés l'année dernière sur la rivière ont été prolongés plus loin en amont, et des pointes de roches et de cailloux qui obstruaient le chenal ont enlevés au prix de \$649.99.

RIVIÈRE DU LIÈVRE—ÉCLUSE ET BARRAGE.

La rivière du Lièvre se déverse dans l'Ottawa à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa. Son cours général est une direction septentrionale et sa largeur sur une distance de 25 milles en amont de l'embouchure varie de 300 à 600 pieds. L'écluse et le barrage commencés en 1887 aux Petits-Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham, ont été terminés en avril dernier, le premier bateau est entré dans l'écluse le 19 avril.

L'écluse a une longueur de 150 pieds entre les portes et la largeur de 31 pieds, le sas ayant une profondeur de 13 pieds 9 pouces à l'eau basse. L'écluse est construite en pierre.

Le barrage a une longueur de 310 pieds entre la culée occidentale et le mur de soutènement. Une glissoire large de 18 pieds a été construite dans le barrage pour faciliter le passage des billots et trois piliers d'amarrage ont été construits pour amarrer les estacades.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière traverse le comté de Beauharnois et se jette dans le lac Saint-Louis, à Beauharnois. Elle est raccordée au lac Saint-François, à la tête du canal de Beauharnois, au moyen d'un coursier d'alimentation, dont la largeur est d'environ 20 pieds et la profondeur moyenne de $3\frac{1}{2}$ pieds.

Au mois de mai dernier, on a commencé à construire un pont sur la rivière à Saint-Clément, à 3 milles en amont de la ville de Beauharnois; les travaux seront bientôt terminés.

Ce pont se compose de deux culées et d'une travée de 70. Il est construit en bois. La municipalité de Saint-Clément a contribué \$400 pour la construction du pont.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE

Cette rivière coule vers le sud et se jette dans le Saint-Laurent à Trois-Rivières. La rivière, à son embouchure, est divisée en trois chenaux par deux îles, l'île Bellerive et l'île aux Cochons.

Dans le but de permettre aux barges de venir charger au pont du grand chemin, le chenal occidental du Saint-Maurice a été dragué à 9 pieds à mer basse, pendant le dernier exercice.

Le 26 octobre 1891, un dragueur a commencé à creuser un chenal à travers une batture à l'embouchure de la rivière. Les opérations furent suspendues le 12 novembre 1891, et dans le cours de cette période 7,605 verges cubes de sable ont été enlevées et déposées sur la rive sud du Saint-Laurent, en aval de Sainte-Angèle ou Doucet's Landing.

Le chenal dragué dans le cours des années précédentes s'est considérablement rempli.

A partir de l'embouchure jusqu'aux Grandes-Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable, à cause des nombreuses chûtes et rapides qui se suivent presque sans interruption, mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 75 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui ne jaugent pas plus de 2 pieds.

Il y a maintenant quatre vapeurs qui naviguent sur cette partie de la rivière et tous tirent de 3 à 4 pieds d'eau, ce qui est beaucoup trop pour certaines parties de la route.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation sont le rapide de Mamigance et les battures à la Mikinac, et à la Pointe à Thom.

Deux équipes d'hommes ont travaillé sur la batture vis-à-vis la rivière Mekinac, l'outillage se composant de 2 chalans munis de dragues à cuillères, mis en mouvement par des treuils, tandis qu'une autre équipe a travaillé au rapide Manigance.

Vu l'époque avancée de la saison, on n'a pu que faire sauter le roc. Ces travaux ont commencé le 16 octobre 1871 et ont cessé le 18 novembre.

RIVIÈRE VERMILLON, CHUTE AUX IROQUOIS.

La chute aux Iroquois se trouve sur la rivière Vermillon, à 4 milles de son embouchure.

Le Vermillon est un des principaux tributaires du Saint-Maurice, dans lequel il se jette à 93 milles au nord des Trois-Rivières.

En 1874, le chenal principal à la tête de la chute aux Iroquois a été fermé par un barrage pour amener le cours de la rivière dans le chenal sud, et pour faciliter la descente du bois.

Le barrage ayant été emporté à deux endroits, il ne coulait pas assez d'eau dans le chenal est pour permettre au bois d'y passer.

Les réparations commencées en avril 1891 se sont continuées le 1er février 1892 et les travaux se terminèrent le 29 mars de la même année. Ces travaux se sont résumés à rendre le barrage étanche au moyen de fascines, de pierre et de bois, au prix de \$877.03.

Travaux Publics.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière traverse le comté d'Yamaska, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à la tête du lac Saint-Pierre, à 7 milles en aval de Sorel.

En 1880, il a été construit une écluse et un barrage à l'île à Cardin, $1\frac{1}{2}$ mille en aval du village de Saint-Michel d'Yamaska, et à environ $4\frac{1}{2}$ de l'embouchure de la rivière.

Grâce à l'exécution de ces travaux et au dragage fait subséquemment sur les battures en aval de l'écluse, la rivière est devenue navigable, pour les vaisseaux d'un faible tirant, jusqu'à la Belle Pointe ou Saint-Aimé, soit une distance de 20 milles.

Dans le cours de l'hiver on s'est procuré de la pierre qu'on a posée sur la façade du barrage du côté d'amont.

Au cours d'avril 1892, lorsque le pont d'Yamaska a été emporté, il a entraîné après lui les portes de l'écluse, et a aussi démoli la partie inférieure d'un brise-glace à la tête de l'écluse; ces avaries ont été depuis réparées.

Le dragueur *Queen* a continué les travaux commencés l'année dernière, pratiquant un chenal en amont de l'écluse de 20 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur à eau basse sur une longueur de 625 pieds.

SOREL—BRISE-GLACE.

La rivière Richelieu prend sa source dans le lac Champlain et se déverse dans le Saint-Laurent à Sorel.

Dans le but de protéger les propriétés à l'embouchure de la rivière ainsi que les bateaux qui hivernent à cet endroit, contre la débâcle du printemps, un autre brise-glace a été construit à l'embouchure de la rivière, à l'extrémité septentrionale de la rive ouest du Richelieu. Le brise-glace mesure 30 x 24 pieds sur une hauteur de 23 pieds, avec une façade inclinée semblable à celles précédemment construites; le tout au prix de \$1,832.79.

CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Dans le cours du dernier exercice, on a continué à creuser le chenal au cap à la Roche, de sa présente profondeur, soit 24 à une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à marée basse.

Le dragueur n° 11 a travaillé 140 jours tout près de l'extrémité d'amont du chenal du cap à la Roche, terminant une longueur de 1270 pieds sur toute la largeur du chenal.

Le dragueur n° 13 a travaillé en tout 139 jours à la tête de la courbe du cap à la Roche, terminant une longueur totale de 3,150 pieds, sur une largeur moyenne de 170 pieds et à la pleine profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds à marée basse.

Le bateau chèvre n° 1 a été occupé à aider les deux dragueurs qui précèdent tout le temps que ceux-ci ont travaillé. Les matières draguées au cap à la Roche se composaient de galet et la quantité a été de 140,865 verges cubes, au prix de \$46,583.02, soit 33-1 cents la verge.

Les travaux aux Grondines ou Lotbinière n'ont pas été repris, vu qu'il n'y avait pas de crédit, bien que les obstacles qu'offrent ces endroits soient maintenant plus gênants à la navigation que ce qui reste à faire au cap à la Roche.

Pour terminer le chenal du cap à la Roche, il reste à draguer deux morceaux, un à peu près au milieu du chenal, long de 925 pieds et l'autre à l'extrémité d'amont long de 1,350 pieds. On a tout lieu d'espérer que ces travaux seront terminés vers la fin de l'exercice expirant le 30 juin 1873.

On trouvera ailleurs des tableaux qui donnent d'autres détails sur les travaux exécutés.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

La rivière Sainte-Anne prend sa source dans le comté de Québec. Elle traverse les comtés de Portneuf et de Champlain et elle se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive nord, à Sainte-Anne de la Pérade, à 54 milles en amont de Québec et à 23 milles en aval des Trois-Rivières. Cette rivière est en général très plate.

Le 22 juin 1891, on a mis un dragueur à creuser le chenal à l'embouchure de la rivière et les opérations furent suspendues le 6 juillet 1871; pendant cette période 7,670 verges cubes de sable ont été enlevées.

Le chenal dragué dans le cours des années précédentes, s'est considérablement rempli.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

Sainte-Anne des Monts, comté de Gaspé, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 milles à l'est de Rimouski.

Au mois de novembre 1890, un contrat a été passé pour la construction d'une pile isolée en charpente à encaissement, longue de 100 pieds et large de 46 pieds au sommet.

Le 30 juin 1892, les travaux étaient pratiquement terminés, une estimation s'élevant à \$9,225.20 sur un contrat de \$9,294.00 ayant été faite en faveur de l'entrepreneur.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay, se trouve dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay, vis-à-vis Chicoutimi.

Une charpente à encaissement, longue de 60 pieds, large de 30 et haut de 20, et dont l'extrémité du large baigne dans $7\frac{1}{2}$ pieds d'eau, a été construite à 250 pieds du présent quai.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, à 15 milles à l'est de Québec.

Le 24 avril 1891, pendant une grosse tempête la cale a été emportée et la charpente supportant le pont a été brisée.

La charpente en bois a été remplacée par une charpente en fer de 4 pouces carrés, et convenablement posée dans des chassis en fer; une plate-forme en pièces de bois a été posée dans le bassin pour appuyer la cale et le pont à marée basse; ces réparations ont coûté \$186.60. Les grandes marées montent de 19 pieds et les petites marées de 13 pieds.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Bellechasse, à 16 milles en aval de Québec.

Les travaux exécutés à cet endroit pendant l'exercice de 1891-92, se sont réduits à démolir et à reconstruire 144 pieds de l'ancien quai à partir à l'extrémité des réparations faites l'année dernière en se dirigeant vers la rive. La hauteur moyenne de la nouvelle construction est de 7 pieds sur une largeur de 30 pieds.

SAINT-ZOTIQUE.

La jetée de cet endroit est située sur la rive nord du lac Saint-François, dans le comté de Soulanges, à environ $2\frac{1}{2}$ milles en amont du Coteau Landing. Elle se compose d'une pile ou quai proprement dit long de 132 pieds 4 pouces et large de 24, et d'un abord comprenant 34 piles qui varient en largeur de 8 à 12 pieds à des intervalles de 20 pieds. Sa longueur totale est de 1,103 pieds; l'abord à une largeur de 12 pieds. Le tablier du quai a subi des réparations nécessaires au prix de \$90.20.

TADOUSAC, OU ANSE À L'EAU.

Tadousac ou l'Anse à l'Eau se trouve à l'embouchure du Saguenay, sur la rive sud.

L'ancien quai a été renouvelé sur une largeur de 28 pieds, et une profondeur de 31 pieds et la charpente à encaissement construite l'année précédente a été prolongée de manière à se raccorder avec l'ancien quai. Un doublage d'épinette rouge de 6 pouces d'épaisseur a été posé sur une longueur de 60 pieds, et l'ancien débarcadère incliné a été complètement renouvelé.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent à 148 milles en aval de Québec. On a enfoncé des caissons pour fermer les ouvertures du large du quai afin de ménager un abri aux vaisseaux, car la marée qui passait par ces ouvertures rendait le mouillage difficile et dangereux.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Amherstburg est port d'inscription dans le comté d'Essex, situé sur la rivière du Détroit, à 5 milles en amont du lac Érié.

Travaux Publics.

L'*Ontario*, dragueur de l'Etat, a creusé le chenal en face des quais, vers la fin de l'exercice; 1,410 verges cubes d'argile et de gravier ont été enlevées.

BEAVERTON.

Beaverton est situé sur la côte est du lac Simcoe, dans la circonscription électoral du comté d'Ontario.

Le 10 mai dernier, autorisation a été donnée d'employer \$1,000 à mettre des fascines et de la pierre pour protéger les caissons contre l'affouillement causé par l'eau. Les travaux commencèrent immédiatement, et tout le crédit était employé le 30 juin 1892.

Une quantité considérable de pierre et fascines a été placée le long de chaque caisson, et, dans le but d'empêcher autant que possible le courant du lac qui se dirige vers le sud-ouest, d'affouiller les caissons, une grande quantité de pierre et de fascines a été placée du côté nord de l'embouchure de la rivière, formant ainsi un brise-lames. On a employé au delà de 200 toises de pierre, et la main-d'œuvre a coûté \$493.40.

BELLEVILLE.

Belleville est situé à l'embouchure de la rivière Moira qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

L'*Ontario*, dragueur de l'Etat, a travaillé ici pendant environ deux semaines au mois de septembre 1861, enlevant des dépôts de sable et d'argile vis-à-vis les quais.

Le dragueur *Queen* a aussi commencé à travailler ici le 23 mai, enlevant des piles en ruine et creusant le chenal vis-à-vis les quais, il continua à y travailler jusqu'à l'expiration de l'exercice.

Il a été enlevé 7,676 verges cubes d'argile, de gravier et de pierre.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal traverse la grève de Burlington et relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington qui forme le port de Hamilton.

Le 26 juin 1891 ordre fut donné de poser un garde-corps le long de la façade de la jetée et de se procurer et de mettre en place deux bouées de sauvetage. Ce travail a été exécuté au prix de \$183.

Au commencement de novembre dernier, le niveau du lac était si bas qu'il devint impossible de faire flotter le chalan qui sert de passeur à cet endroit. Des pontons temporaires furent construits au prix de \$127, et servirent aux fins auxquelles ils étaient destinés jusqu'à ce que l'eau haussa; et le sommet d'anciennes piles étant démoli, à l'extrémité du large de l'éperon, le chalan a pu reprendre son service.

CHENAL DE CLAPPERTON.

Le chenal Clapperton est le passage principal entre les îles Clapperton et Croker, dans la baie Georgienne, par lequel passent les vaisseaux venant des ports de la baie Georgienne et se dirigeant vers le Sault-Saint-Mairie et le lac Supérieur.

Ce chenal est obstrué par des pointes dangereuses de roches appelées "roches de Robertson", et dans le but de les enlever et de donner ainsi un chenal navigable sûr, à une profondeur de 18 pieds à l'eau basse, le département a commencé l'enlèvement de ces pointes de roches.

Les chalans et l'outillage une fois réparés et en bon état, les travaux commencèrent le 1er juin et se continuaient à l'expiration de l'exercice. Au 30 juin les dépenses totales s'élevaient à \$2,370.95.

COBOURG.

Cobourg est un port d'inscription sur le lac Ontario, et c'est le chef-lieu du comté de Northumberland. Il est à 69 milles par chemin de fer à l'est de Toronto.

Le dragueur *Ontario* a travaillé pendant quelques jours sur une barre, entre les jetées, enlevant 3,240 verges cubes de sable et d'argile.

COLLINGWOOD.

Collingwood est une petite ville dans le comté de Simcoe, située sur la rive sud de la baie Georgienne et à 94 milles par chemin de fer de Toronto.

Des hauts fonds d'une étendue considérable obstruaient le chenal tant en deça qu'au delà du brise-lames, pour les vaisseaux gaugeant plus de 10½ pieds. Le *Challenge*, dragueur de l'Etat, a pratiqué, à travers les battures, des chenaux larges de 75 pieds sur une profondeur de 14 pieds.

Il a été enlevé 5,970 verges cubes de tuf, de pierre et d'argile. Ces travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

COLLIN'S BAY.

Collin's Bay est un village dans le comté de Frontenac, situé sur la baie de Quinté. Le dragueur *Nipissing* a travaillé pendant 11 jours et a creusé un chenal à travers une barre de voie, enlevant 3,300 verges cubes.

BAIE DES FRANÇAIS.

La baie des Français ou port de Pickering, se trouve sur le lac Ontario, à 21 milles à l'ouest de Toronto.

Le 4 juin autorisation fut donnée d'employer la somme de \$1,200 à draguer dans le port. Les opérations commencèrent activement le 11 courant, et les travaux furent terminés le 29 du même mois, le dragueur ayant travaillé 153 heures pendant lesquelles il a enlevé 12,425 verges de matière.

GANANOQUE.

Gananoque est un port d'inscription sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Leeds, à 18 milles à l'est de Kingston.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé vers la fin de la navigation en 1891 et a enlevé des battures vis-à-vis le quai.

La quantité de sable et de cailloux enlevée a été de 4,860 verges cubes.

Les travaux furent repris au printemps sur une barre à l'entrée du port et 6,460 verges cubes de sable et de bran de scie furent enlevées.

GODERICH.

Goderich est situé dans le comté de Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles au nord de Sarnia.

Le 9 octobre dernier, autorisation a été donnée d'employer la somme de \$1000 à réparer l'extrémité du large de la jetée septentrionale; les travaux exécutés à la journée, commencèrent immédiatement, et le tout a été terminé en mars dernier, le crédit étant tout épuisé.

Par suite d'une accumulation de sable et de morceau de bois à l'entrée du port jointe aux eaux basses du lac, le port de Goderich se trouva à n'avoir que 8 pieds à l'eau basse.

Le dragueur-élévateur n° 9 et son outillage furent transférés du chenal entre Montréal et Québec à la flotte de dragueurs d'Ontario, et il arriva à Goderich le 21 juin 1892. Il commença à enlever la batture à l'entrée du port, creusant à une profondeur de 18 pieds, et, à l'expiration de l'exercice ces travaux étaient en voie d'exécution.

PORT DE HAMILTON.

À la dernière session du parlement la somme de \$6,000 a été accordée pour du dragage dans le port; il s'agit d'enlever la batture à l'extrémité occidentale du port vis-à-vis les quais. Au mois de mai dernier un contrat a été adjugé à M. F. B. McNamee, de Montréal, pour l'exécution de ces travaux.

Le *Nish*, dragueur de l'entrepreneur, a commencé à travailler activement le 16 mai, et au 30 juin dernier il avait enlevé 23,709 verges cubes, au prix de \$2,370.

KINCARDINE.

Kincardine se trouve à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich.

Vu le niveau extraordinairement bas des lacs, ce port a été presque inutile pendant la plus grande partie de l'année dernière. Pendant les mois d'été les vaisseaux ne pouvaient atteindre le débarcadère ordinaire, et il leur fallait décharger à l'extrémité du large de la jetée septentrionale. Comme il n'y avait pas sur cette jetée, à l'extrémité occidentale, de poteaux convenables auxquels les vaisseaux pussent s'amarrer, le conseil de ville a prié le gouvernement d'en poser des neufs, et le 19 août dernier, on en commanda trois qui furent mis en place et assujettis; le tout a coûté \$21.62.

Le département ayant engagé un dragueur, ce dernier commença à travailler le 21 mai, et le 30 juin il avait creusé deux tranchées s'étendant du chenal de 14 pieds

Travaux Publics.

dans le lac par le chenal entre les jetées jusque dans le port intérieur et le traversant jusqu'aux salines et aux cours à bois, apportant ainsi les secours nécessaires.

Le dragueur a travaillé 328½ heures, et a enlevé 14,159 verges cubes (mesure de chalan) de matières, le tout coûtant 2,626 pour le dragage et \$99 pour l'inspection. Total, \$2,722.08.

KINGSTON.

Kingston se trouve au pied du lac Ontario, à 172 milles de Montréal.

Les travaux qui, depuis plusieurs étés, se poursuivent à la batture de la Pointe-Frédéric se sont continués dans le cours du dernier exercice.

En 1891, les travaux furent suspendus le 7 novembre et furent repris le 28 mai 1892, le nombre total de verges de pierre enlevées s'élevant à 2,751.

L'outillage a été complètement réparé, le bateau-chèvre ponté à neuf et renforcé d'autre manière.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé environ trois semaines et a creusé les abords des quais, enlevant 4,330 verges cubes d'argile.

KINGSTON—BASSIN DE RADOUB.

Dans le cours de l'exercice de 1891-92, le dock, l'outillage de la pompe, le caisson, la maison de la machine et la cheminée, qui étaient sous contrat, ont été terminés.

Une grue roulante pouvant soulever trois tonnes a été érigée dans la maison de la machine. Le département a construit et mis en place, à la journée, 32 poulies avec les chaînes nécessaires pour les tirer.

Le premier vaisseau qui soit entré dans le bassin a été le vapeur *St. Lawrence*, de la Compagnie de vapeurs des Mille-Iles. Ce vaisseau est entré dans le bassin le 28 novembre 1891, et il y est resté jusqu'au 9 avril 1892.

Depuis l'ouverture du bassin jusqu'à la clôture de l'exercice, 21 vaisseaux de diverses sortes sont entrés dans le bassin, les recettes en provenant s'élevant à \$2,105.70

Le bassin est en parfait état, les machines et tout ce qui s'y rapporte étant tout ce qu'il y a de mieux.

KINGSVILLE.

Kingsville se trouve dans la circonscription électorale d'Essex-sud, sur le lac Érié; c'est aussi une station du chemin de fer de Détroit, Essex et lac Érié; cette localité est à environ 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit.

A la dernière session du parlement, la somme de \$1,500 a été accordée pour des réparations à cet endroit, et le 9 octobre dernier permission a été donnée de dépenser \$1,250 à même la somme votée afin de faire les réparations les plus urgentes à la jetée est. Les travaux commencèrent immédiatement et la somme autorisée, soit \$1,250, était toute dépensée en matériaux et en main-d'œuvre vers la fin de décembre dernier; on a employé 35,727 pieds de pin, mesure de planche, 2,200 pieds de chêne, mesure de planche, 320 pieds d'orme, mesure de planche, et 11,188 livres de fer; la main-d'œuvre a coûté \$445.12.

PETIT-COURANT.

Le Petit-Courant est le passage entre l'île de la Cloche et le Grand Manitoulin; par eau, il à 140 milles de Collingwood. Ce passage ou chenal est fréquenté par des vaisseaux qui prennent le chenal nord en se rendant au Sault Sainte-Marie des ports de la baie Georgienne.

Après l'arrivée de l'outillage de Parry-Sound, les travaux dans le chenal recommencèrent le 19 octobre et se continuèrent jusqu'au 7 novembre, alors que les chalans, etc., furent mis à terre et l'outillage en hivernement.

La quantité de roc enlevée entre les dits susdits de 420 verges cubes, au prix de \$259.92.

Au printemps l'outillage fut réparé du tout au tout pour les travaux de l'été.

MEAFORD.

Meaford est une ville dans le comté de Grey, sur la rive sud de la baie Georgienne, à 115 milles du nord de Toronto.

Le dragueur *Challenge* a travaillé ici, à compter du commencement de l'exercice jusqu'au 21 avril, faisant au chenal large de 50 pieds et long de 675 pieds entre les jetées à une profondeur de 15 pieds.

Il a été enlevée 12,750 verges de tuf, de gravier et d'argile.

RIVIÈRE DE LA NATION.

Le parlement a voté à la session de 1891 la somme de \$4,000 dans le but d'aider aux comtés unis de Stormont et de Dundas dans les frais considérables qu'ils font pour draguer la rivière de la Nation.

Il s'est agi de l'enlèvement du barrage de Chesterville et du creusage de la rivière à certains endroits, de manière qu'on a obtenu un chenal large de 50 pieds avec une profondeur de 2½ pieds; d'excellentes terres des deux côtés de la rivière ne seront plus submergées à l'époque des crues du printemps.

Les travaux ont coûté \$61,003.24, le gouvernement d'Ontario a contribué \$7,000 et le gouvernement fédéral \$12,500, y compris les \$4,000 accordées à la session de 1891.

OAKVILLE.

Oakville est situé sur le lac Ontario, dans le comté d'Halton, à 22 milles à l'ouest de Toronto et à 18 milles d'Hamilton.

Comme il restait un reliquat de \$546.99 à l'avoir d'Oakville, des instructions ont été données, le 17 mai dernier, d'employer cette somme à faire du dragage; cette somme a été portée à \$1,000, la différence entre le reliquat et cette dernière somme étant prise à même le crédit applicable au "dragage dans Ontario."

Un dragueur fut engagé et les opérations commencèrent activement le 2 juin, et le crédit était complètement épuisé le 17. L'entrepreneur a travaillé 120 heures, enlevant 5,190 verges cubes de matières.

Les autorités municipales ont payé l'inspection et ont aussi gardé le dragueur à travailler pendant quelques jours à leurs propres frais.

Les vaisseaux peuvent maintenant arrêter à cet endroit.

RIVIÈRE OTTAWA.

Dans le cours de l'exercice, le *Nipissing*, dragueur de l'Etat, a fait un chenal large de 50 pieds sur une longueur d'environ 4,000 pieds et à une profondeur de 10 pieds, à travers la batture connue sous le n° 5, à environ 9 milles en aval d'Ottawa.

Il a été enlevé 25,110 verges cubes d'argile, de sable et de bran de scie.

Le dragueur *Queen* a aussi travaillé plusieurs mois sur la même batture, pratiquant une tranchée large de 25 pieds sur une longueur de 5,000 pieds à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

Il a été enlevé 23,402 verges cubes de sable et de bran de scie.

Le dragueur *St-Louis* a aussi travaillé sur la batture n° 5 pendant environ deux mois, enlevant 6,150 verges cubes de sable.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est un port d'inscription et chef-lieu du comté de Grey. Il est situé sur un bras abrité de la baie Georgienne, à 122 milles de Toronto.

A l'ouverture de la navigation en 1892, vu le niveau très bas de l'eau dans le port ce qui rendait peu sûr la sortie du port aux gros vaisseaux, on a engagé le plus gros dragueur de MM. Porter, Reid et Canon pour enlever quatre battures et d'autres obstacles près du quai à une profondeur de 14½ pieds à l'eau basse.

Du 23 avril au 31 mai, il a été enlevé 18,422 verges cubes d'argile tendre, de sable et de gravier, au prix de \$2,734.94, soit 15.9 cents par verge.

DÉTROITS DE PARRY SOUND.

Ces détroits sont respectivement situés l'un à 7 milles et l'autre 2 milles au sud de Parry-Sound; ils forment une partie du chenal appelé chenal nord ou intérieur de la baie Georgienne, et que prennent ordinairement pendant les tempêtes et l'automne, les vapeurs qui voyagent entre Midland, Penetanguishene et Parry Sound.

A l'eau basse les deux chenaux sont impraticables aux bateaux qui tirent plus de cinq pieds et il arrive souvent, lorsqu'ils ont un gros chargement, de suivre le chenal extérieur, sans tenir compte du temps.

Pour obvier à la nécessité de prendre le chenal extérieur, le département dans le cours du dernier exercice a commencé les travaux d'améliorations nécessaires pour obtenir une profondeur de 8 pieds à l'eau la plus basse dans le lac Huron.

Les travaux commencèrent le 1er juin 1891 et ils se continuaient au commencement de l'exercice.

Travaux Publics.

Les travaux au détroit de deux milles étaient extrêmement difficiles. La batue se compose d'un granit congloméré de l'espèce la plus dure, et vu le fait que le gouvernement d'Ontario avait déjà fait miner à cet endroit la surface du roc était brisée et par trous, ce qui rendait le forage très difficile. Après avoir travaillé un certain temps on constata que très peu de progrès pouvait se faire au moyen de foret à bras, on se procura en conséquence des forets à vapeur qui, mis en opération le 30 juin, facilitèrent et avancèrent considérablement les travaux. Le chenal à cet endroit a maintenant 68 pieds de largeur sur une profondeur moyenne de 8 pieds.

Le 15 août, l'outillage fut amené au détroit de sept milles. Les opérations commencèrent à cet endroit et s'y continuèrent jusqu'au 13 octobre, date à laquelle les travaux furent terminés.

Les travaux à cet endroit étaient semblables à ceux du détroit de deux milles avec un peu plus de gravier, de sable mouvant et de tuf; le fond était très irrégulier et il était presque impossible de forer vu que les trous se remplissaient constamment de sable et de gravier. La quantité totale de roc enlevée à cet endroit a été de 1,236 verges cubes. Le chenal a maintenant une largeur de 50 pieds et une profondeur moyenne de 7 pieds 9 pouces à 8 pieds.

La quantité totale de roc solide enlevé alors dans les deux détroits a été de 2,262 verges cubes, à raison de \$3.25 la verge cube, et les dépenses totales dans le cours de l'exercice se sont élevées à \$5,748.59.

PICTON.

Picton est un port d'inscription et chef-lieu du comté de Prince-Edouard, situé sur la baie de Quinté.

A l'expiration de l'exercice le dragueur *Nipissing* était à draguer autour du quai, ayant enlevé, au 30 juin, 1,080 verges cubes d'argile.

PORT-CRÉDIT.

Port-Crédit se trouve sur la rive nord-ouest du lac Ontario, à 14 milles à l'ouest de Toronto, à l'embouchure de la rivière Crédit, dans la circonscription électorale de Peel.

Le 8 juin autorisation a été donnée d'employer la somme de \$1,500 à faire du dragage dans ce port, et on fit un arrangement avec MM. Manning et Macdonald pour exécuter les travaux nécessaires.

Les opérations commencèrent activement le 16 juin, et, au 30 juin les entrepreneurs avaient travaillé 131 heures et enlevé 4,535 verges de matières.

Les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin se trouve dans la division électorale de la partie sud du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à environ 24 milles au nord de Kincardine.

A la dernière session du parlement la somme de \$1,000 a été votée pour terminer le doublage de l'éperon; le 24 novembre dernier on a donné instruction d'exécuter les travaux à la journée.

La construction a été terminée en mars dernier; elle empêche avec efficacité le sable qui se détache de la rive de s'amasser dans le port. Tout le crédit, soit \$1,000, a été employé.

PORT-HOPE.

Port-Hope est un port d'inscription sur le lac Ontario, dans le comté de Durham, à 63 milles à l'est de Toronto.

A l'aide du crédit accordé à cette fin, des réparations générales ont été faites à la superstructure des travaux du port.

Le dragueur *Ontario* a travaillé ici et a creusé certaines battures dans le port à partir du 20 septembre au 30 novembre 1891.

Il a été enlevé 16,090 verges cubes de sable d'argile et de gravier.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est à environ 85 milles de l'entrée du canal Welland et à 8 milles au sud de la cité de Saint-Thomas. Il se trouve dans la circonscription électorale d'Elgin et c'est le terminus du chemin de fer du Grand Tronc venant de London.

À la dernière session le parlement a accordé la somme de \$5,000 pour réparer les quais de Port-Stanley ; autorisation a été donnée le 9 novembre dernier de faire l'emploi de cette somme.

Un minutieux examen a été fait dans le but d'arrêter les meilleurs moyens à prendre pour exécuter les travaux, et on constata que la somme accordée suffirait à peine pour faire les réparations les plus urgentes ; on n'a pu préciser ou indiquer sur un plan les travaux à faire. En conséquence le seul mode satisfaisant de faire les réparations a été à la journée et le 11 novembre des instructions furent données de commencer l'ouvrage immédiatement.

Les travaux se continuèrent tout l'hiver et le crédit était épuisé le 30 mai dernier. La jetée occidentale à son extrémité septentrionale a été complètement reconstruite sur une longueur de six cents pieds à partir de la ligne des eaux basses et planchée à neuf, donnant toutes les facilités aux vaisseaux de charger et de décharger aux entrepôts. La jetée de l'est, à l'extrémité de terre, a aussi été reconstruite sur une longueur de 84 pieds à partir de la ligne des eaux basses et planchée à neuf. Les jetées de l'ouest et de l'est ont été planchées à neuf en totalité ; on a posé des longuerines neuves là où c'était nécessaire et exécuté des ouvrages de protection en clayonnage.

RIVIÈRE KAMINISTIKUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur.

Il s'expédie de cette rivière de grandes quantités de blé vers l'est, et pour accommoder le commerce il s'est fait une grande somme de dragage sur la barre située dans la baie et dans la rivière même.

Aux éleveurs, la rivière est étroite et les vaisseaux ne pouvaient pas tourner sans éprouver beaucoup de difficulté, pour y remédier un contrat a été passé au mois d'août 1892 pour le creusage d'un bassin à McKellar's Creek et pour du dragage à d'autres endroits où c'était nécessaire ; à l'expiration de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution.

RIVIÈRE THAMES.

Cette rivière se jette dans le lac Sainte-Claire et elle est navigable jusqu'à la ville de Chatham, comté de Kent.

Le 21 avril dernier on a autorisé l'emploi de la somme de \$1,200 pour draguer un chenal à travers la baie, à l'embouchure de la rivière, jusque dans le lac, et une convention a été faite avec la Compagnie de dragage de Chatham pour l'exécution de ces travaux, à raison de 18 centins la verge cube, mesurée dans le chalan. Les opérations commencèrent le 14 mai et se continuèrent jusqu'au 18 juin, date à laquelle les entrepreneurs avaient enlevé 5,550 verges cubes pour lesquelles ils ont touché \$99. Le traitement et les dépenses du surveillant ont été de \$132. Le total de la somme employée s'est élevé à \$1,121.

Les vaisseaux peuvent maintenant entrer et sortir de la rivière sans difficulté.

Il sera nécessaire de draguer à cet endroit de temps à autre, jusqu'à ce qu'on ait adopté la ligne plus directe et plus courte qui conduit en eau profonde, et qu'on ait protégé le chenal.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur la rive nord du lac Erié, à environ 140 milles à l'ouest de Port-Colborne, entrée du canal Welland dans le lac Erié ; c'est un port de refuge.

À la dernière session le parlement a voté \$3,500 pour réparer les quais, et le 9 octobre on a donné instruction d'employer cette somme à reconstruire l'ancienne superstructure dégradée de la jetée de l'est, sur une longueur 135 pieds de l'extrémité du large, et à faire aussi les légères réparations à la jetée de l'ouest, jugées nécessaires.

Travaux Publics.

Les travaux commencèrent aussitôt que possible et progressèrent favorablement jusqu'au mois de janvier; le temps devint alors trop rigoureux pour les travaux. Au mois de mars, les travaux furent recommencés et terminés, \$3,404.21 ayant été employés au 30 juin 1892.

Le port de Rondeau est présentement inutile aux gros vaisseaux soit pour le commerce ou comme lieu de refuge, vu que l'embouchure est fermée par une barre et que le bassin en dedans de la barre est très plat et très petit. Les quais de ce port sont maintenant en parfait état.

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, à 143 milles en amont de Sarnia; c'est le terminus de l'embranchement de Wellington, Grey et Bruce du Grand-Tronc.

Ce port est formé par un brise-lames qui s'étend de la rive dans la direction de l'île Chantry, soit une distance de 2,000 pieds et par un débarcadère à environ 600 pieds au sud du brise-lames, s'étendant à 960 pieds dans la rade. La rade est formée par un brise-lames, qui s'étend de l'île Chantry dans la direction de la terre ferme. Du côté sud de ces brise lames la navigation y trouve un abris.

À la dernière session, le parlement a accordé \$5,000 pour terminer le prolongement du débarcadère, soit une longueur de 200 pieds, commencé par MM. Nicholson et Bates en 1889, travaux qui leur ont été enlevés en avril 1891. Un contrat a été adjugé à M. George E. Smith, de Southampton, le 9 avril dernier pour l'achèvement de ces travaux qu'il termina le 21 juin 1892. Le prix du contrat était de \$5,700 et M. Smith a pris les matériaux livrés par les anciens entrepreneurs et payés par le département.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive occidentale de la baie Georgienne à l'embouchure de la rivière du Castor, dans le comté de Grey, à 13 milles à l'ouest de Collingwood. C'est une station sur la division nord du chemin de fer du Grand Tronc.

Le 26 octobre dernier, on a donné instruction d'employer la somme de \$600 prise à même le crédit général—"ports et rivières, Ontario"—pour réparer l'abord du débarcadère, les travaux devant se faire à la journée.

Les travaux se sont résumés à enlever 100 pieds des vieux ouvrages de protection en pilotis qui avaient été démolis, du côté inférieur de l'abord de la jetée et à les reconstruire et à refaire la chaussée en gravier.

Les travaux ont été terminés en mai dernier, et la somme de \$599.99 a été employée.

Le dragueur *Challenge* a creusé un chenal à travers la barre de tuf et de pierre à l'entrée du port, à une profondeur de 13 pieds, la quantité de matières enlevées s'élevant à 9,840 verges cubes.

TORONTO.

Le port de Toronto est formé par l'île et sa principale entrée se trouve du côté de l'ouest. Le dragage, pour des fins de navigation, s'est continué pendant l'exercice, dans le but de maintenir le chenal de l'est libre à une profondeur de 12 pieds, 125,984 verges cubes de sable ayant été enlevées dans le cours de l'année.

Pour protéger le chenal on est à construire de chaque côté deux rangées d'encaissements, et, dans le cours du dernier exercice 26 piles ont été mises en place, savoir: 9 du côté est et 17 autres qui relient la jetée est à l'île du Pêcheur (*Fisherman's Island*), soit 33 piles en place; il y a en outre 8 autres piles en voie de construction. On a aussi construit 1,900 pieds linéaires de superstructure qu'on a remplie de pierre.

On a prolongé le talus en grosses pierres sur la façade du brise-lames de l'île, ce qui porte à 5,900 pieds de longueur la partie ainsi protégée. On a aussi posé un talus, long de 2,000 pieds linéaires, le long des ouvrages de protection qui font face à la baie; on a enfoncé une pile à leur extrémité occidentale comme commencement d'un éperon pour protéger la rive à cet endroit contre l'affouillement.

TRENTON.

Trenton est un port d'inscription sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 101 milles par chemin de fer à l'est de Toronto.

Au commencement de l'exercice le dragueur *Ontario* était à draguer un chenal entre la ville de Trenton et le Canal Murray. Ce chenal a été creusé sur une largeur de 90 pieds à une profondeur de 10 pieds, et sur une longueur de 1,350 pieds ; il a été enlevé 10,410 verges cubes d'argile, de gravier, de tuf et de pierre.

Le dragueur *Saint-Louis* a aussi travaillé ici conjointement avec l'*Ontario* et a enlevé 4,475 verges cubes d'argile.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ROUGE.

A un endroit à 18 milles de Selkirk, la rivière se partage en trois branches connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest. La branche de l'ouest est celle dont on se sert comme étant la meilleure pour la navigation, et c'est à l'embouchure de cette branche, dans le lac Winnipeg, qu'il se fait du dragage depuis les quelques étés derniers.

La barre, à l'embouchure de la branche de l'ouest, et à travers laquelle un chenal a été creusé, a un peu plus d'un mille de longueur. Le nombre total de verges cubes de matières enlevées s'est élevé à 48,780.

RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

L'embouchure de la rivière de la Vase-Blanche est à 9 milles au nord de Westbourne, dans le comté de Marquette. Westbourne se trouve sur le chemin de fer *Manitoba et North-Western* ; c'est un lieu de changement pour le commerce du lac, et est à 17 milles de la ville du Portage du Fort. Dans le cours du dernier exercice le dragueur *Priestman* a continué à améliorer le chenal. Mais comme la machine et les chalans étaient en très mauvais état, la somme de travail accomplie n'a pas été aussi considérable qu'elle aurait pu l'être ; il a été enlevé 40,973 verges cubes de matières.

Ce chenal devrait avoir une largeur d'au moins 100 pieds d'un bout à l'autre, à une profondeur de 6 pieds à l'eau basse.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

PORT DE LA RIVIÈRE BATAILLE.

Ce pont, jeté sur la rivière Bataille à Battleford, a été peinturé et réparé dans le cours du dernier exercice, au prix de \$1,059.42.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.—LETHBRIDGE.

Le pont de la rivière du Ventre est situé dans le quart nord-ouest de la section 1, township 9, rang 22, à l'ouest du quatrième méridien principal et à environ 2 milles de la ville de Lethbridge.

Dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892, la construction de la culée de l'est et de l'ouest a été terminée et la communication a été établie entre les deux rives.

PONT DE LA RIVIÈRE À L'ARC.

De légères réparations ont été faites à la chaussée de ce pont qui traverse la rivière à l'Arc, à la ville de Calgary.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VIEILLARD.

Ce pont traverse la rivière du Vieillard, à environ 1 $\frac{3}{4}$ mille à l'ouest de la ville de Macleod, au centre de la demie ouest de la section 10, township 9, rang 26, à l'ouest du 4e méridien initial.

Au mois d'avril 1891, un contrat a été passé pour la construction d'un pont sur la rivière, devant se composer de deux travées de 150 pieds chacune, d'un pilier, de

Travaux Publics.

deux culées, d'un abord en chevalet du côté nord et d'une levée du côté sud. Le tout a été terminé le 31 décembre 1891. On a posé des contre-liens sous la surveillance immédiate d'un fonctionnaire de ce département.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLUMBIA EN AMONT DE GOLDEN.

Comme la saison était très avancée lorsqu'on reçut les instructions de commencer les travaux en amont de Golden, on a dû se contenter de renforcer et de réparer certains barrages l'automne dernier.

Dès le début du printemps, avant que la glace ne se mît en marche, on a employé des hommes à se procurer des fascines et de la pierre pour se préparer à construire les barrages à Red Rock. Toutefois, à mesure que la débâcle se faisait, un certain nombre de barrages situés en aval de Red Rock ont donné des signes de faiblesse et exigé des réparations et une reconstruction partielle. Ces travaux furent exécutés, car il aurait été impossible d'y arriver à cause des bancs qui se forment en aval, ce qui serait arrivé si l'on ne s'était pas occupé des barrages en question. Pour cette raison, vu que les eaux de la rivière ont haussé rapidement, on n'a pu construire que 1,200 pieds de barrage à Red Rock.

Les travaux ont en général donné des résultats satisfaisants; le bateau à vapeur a pu, grâce à ces constructions, naviguer à une époque plus avancée dans l'automne et reprendre son service au printemps alors que l'eau de la rivière était plus basse que d'habitude.

RIVIÈRE COLUMBIA EN AVAL DE KOOTENAY.

Du mois de janvier au mois d'août dernier, les travaux ont été exécutés dans la partie de la rivière Columbia qui se trouve entre la tête des rapides de Kootenay et la frontière internationale, soit une distance d'environ 30 milles. L'hiver est l'époque la plus favorable pour faire des travaux dans des rivières, car, malgré la basse température et l'épaisseur de la neige, la rivière ne se couvre jamais d'un pont de glace, et conséquemment, à mesure que l'eau baisse, les roches d'ordinaire submergées se trouvent mises à nu et s'enlèvent facilement.

Comme il est impossible de se procurer de la main-d'œuvre dans cette localité en hiver, on a pris des mesures pour que les hommes qui étaient employés dans le haut de la rivière se missent immédiatement en route à bord du *Dispatch* pour Robson, dès que le pont de glace menacerait de se former, et y attendissent que l'eau fût à un niveau convenable pour commencer les travaux.

Les travaux qui ont été exécutés comprennent: (1) le renforcement et la réparation des barrages à ailes aux rapides de Kootenay; (2) le tirage à la poudre et l'enlèvement de cinq grosses roches dans les rapides de Tin Cup et le fond du milieu de ces rapides, à environ $2\frac{1}{2}$ milles en aval des rapides de Kootenay; (3) la construction à ces derniers rapides d'un barrage à aile long de 145 pieds pour augmenter la profondeur de l'eau sur la barre; (4) le tirage à poudre et l'enlèvement de 14 roches, grosses et petites, entre les rapides Tin-Cup et l'île de Roches, cette dernière étant à sept milles en amont de la frontière; (5) l'enlèvement d'une pointe de roches sur la rive gauche, de 50 x 25 x 6, immédiatement en amont de l'île de Roches, pour faire écouler les grandes crues et la construction d'un barrage à aile au large à partir du même endroit, en recevant des matières draguées, afin d'amener le cours des eaux basses dans un seul chenal, et (6) l'enlèvement de sept roches submergées immédiatement en aval de l'île de Roches.

Les dépenses se sont élevées à \$6,522.67.

RIVIÈRE COLUMBIA, EN AVAL DE REVELSTOKE.

Au mois d'octobre dernier, les travaux ont recommencé entre le lac Revelstoke et le lac la Flèche et ont continué jusqu'au commencement de l'hiver. Au printemps ils furent repris jusqu'à l'épuisement du crédit.

Pendant les deux périodes, les opérations ont compris: (1) le renouvellement du barrage à aile et l'enlèvement de cailloux, en les faisant sauter, situé dans le chenal de la rivière à la barre des Six-Milles, en aval de Revelstoke, et le tirage à poudre dans un ancien barrage à la tête de la barre; (2) l'enlèvement de chicots du chenal avec de la dynamite et l'abattage d'arbres surplombants entre Revelstoke et les lacs;

(3) la pose de balises composées de trois pilotis chacune pour marquer le chenal entre les deux lacs, et (4) l'enlèvement de cailloux dans le fond de la rivière vis-à-vis le débarcadère à Robson.

Les dépenses se sont élevées à \$5,995.51.

RIVIÈRE COURTNEY.

La rivière Courtney se déverse dans le détroit de Baynes, sur la côte est de l'île de Vancouver.

La construction des ouvrages de protection sur cette rivière à son confluent avec la Trent, a été commencée au mois dernier, et s'est continuée jusqu'à l'épuisement du crédit.

L'endroit où se trouve cette construction, est situé là où la rivière Trent, venant des montagnes, se réunit à la Courtney presque à angle droit, ce qui fait que le courant donne fortement contre la rive qu'il emporte.

Voici en peu de mots quel a été le mode qu'on a adopté pour mettre fin au travail destructeur du courant : On a planté dans la rivière à des distances différentes de la rive, tout en suivant généralement la courbe de la rivière, une rangée de pilotis à environ 8 pieds du centre. Chaque pilotis a été ensuite solidement relié à la rive au moyen d'une traverse boulonnée au sommet du pilotis et à un pilot d'ancrage enfoncé dans la terre à une bonne distance en arrière du bord de la rive. En dedans des pilotis a été cloué du haut en bas un préceinte de 8 x 10 pouces, et à l'extérieur, un doublage en planche de 2 pouces a été posé de manière à présenter une surface plane au courant, évitant ainsi l'arrêt du bois flottant. L'espace entre les pilotis et la rive a été parfaitement rempli de fascines et de pierre. La longueur totale de ces ouvrages de protection est de 276 pieds.

RIVIÈRE COWICHAN.

La rivière Cowichan se déverse dans la baie de Cowichan, située sur la côte est de l'île de Vancouver.

Dans le cours du dernier exercice la somme de \$1,310.07 a été employée à enlever du chenal de la rivière des pièces de bois et des racines submergées.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Conformément à l'autorisation obtenue, diverses réparations pressantes ont été faites aux puits à pompe et aux fondations des grosses machines à pompes, comme suit : (1) la maçonnerie de brique sur une profondeur de 18 pouces au-dessus des rebords en fer auxquels sont fixés les cylindres des deux grosses pompes, a été démolie parce qu'elle donnait des signes de faiblesse et refaite en grès posés dans un mortier de ciment de Portland ; (2) le doublage en brique des puits de la pompe sur lequel reposent une partie de l'assise ou charpente de la machine en fer était considérablement crevassé et ébranlé ; il a été démoli jusqu'à la base des boulons d'assemblage sur une profondeur de 10 pieds et remplacé par une maçonnerie de grès solide, les pierres de la base et du sommet des deux puits mesurant 10 pieds de longueur, 3 de largeur et 18 pouces d'épaisseur ; (3) une grande partie du plancher de la machine qui était crevassé à cause de l'affaissement du sol a été refait en béton composé de ciment de Portland, et (4) environ la moitié du mur de la maison de la machine qui fait face au bassin a été démolie et reconstruite sur des fondations solides.

Ces réparations une fois terminées, l'assise de la machine a été redressée et les machines ont été entourées d'un doublage. Il n'est pas probable maintenant qu'il se présente un nouvel affaissement des fondations. Les dépenses se sont élevées à \$2,410.49.

En sus de ces réparations extraordinaires, plusieurs menues réparations ont été faites ; ainsi on a fait du peinture général, redressé l'assise et réparé le doublage de la grosse pompe à force centrifuge et de la machine, on a percé un cylindre à vapeur de 16 pouces et tourné un arbre de couche.

Dans le cours de l'exercice 18 vaisseaux sont entrés dans le bassin et y sont restés pendant un temps dont la durée varie ; les recettes provenant de ce service se sont élevées à \$18,416.23.

RIVIÈRE FRASER.

Dans le cours de l'exercice, la somme de \$13,413.88 a été employée à continuer l'amélioration du chenal à travers les bancs de sable à l'embouchure de cette rivière.

Travaux Publics.

Le reste du crédit de \$20,000 a été consacré à faire des ouvrages de protection en amont de Miller's Landing, à 60 milles de l'embouchure. Les 40 sommiers qui ont été enfoncés avait une longueur de 80 pieds chacun. Sur ce nombre 10 ont été enfoncés du côté nord prolongeant la jetée septentrionale de 800 pieds, et 30 ont été enfoncés du côté sud prolongeant la jetée du sud de 2,400 pieds.

On se propose de prolonger, cette année, les jetées dans la direction de la mer simultanément, en lignes droites parallèles, en conservant la direction générale de la jetée du sud.

MILLER'S LANDING.

Conformément aux instructions, la construction d'un barrage à aile commença en février dernier, sur la Fraser, à environ $1\frac{1}{2}$ de mille en amont de Miller's Landing, afin de protéger la rive, entre le lieu de la construction et la maison de M. Miller : depuis plusieurs années cette rive disparaît rapidement avec la conséquence que plusieurs acres de bonnes terres sont perdus.

Le coût de ces travaux devait être pris à même la somme de \$5,000 déduite du crédit affecté à l'amélioration du chenal à l'embouchure de la rivière.

A mesure qu'ont avancé les travaux il est devenu évident qu'à moins que le barrage ne s'étendit sur une distance de 500 pieds à partir de la rive jusqu'à l'eau profonde, sa stabilité était douteuse, et qu'il en résulterait plus de mal que de bien. Pour ces raisons il a été décidé de construire le barrage de cette longueur avant de mettre fin aux travaux.

ROCHER NICOL, PORT DE NANAÏMO.

La ville de Nanaïmo est située sur la côte de l'île Vancouver, à environ 72 milles au nord de Victoria. C'est le port d'où s'expédie toute la houille que produit présentement la province, il s'en suit qu'un grand nombre de vaisseaux d'un fort tonnage viennent dans ce port.

Le 23 juin dernier, après un travail sans interruption de $4\frac{1}{2}$ années le rocher Nicol (composé de grès) qui était une cause de danger à raison de son voisinage des quais de la nouvelle compagnie de houillère de Vancouver, a été enlevé avec succès à une profondeur de 16 pieds à marée basse.

Dans le cours des opérations dont il est précédemment question 6,101 pieds linéaires de trous ont été percés et on les a fait subséquemment sauter au moyen de 7,16) livres de poudre la plus puissante. La quantité de roc subséquemment enlevée avec des dragueurs s'est élevée, calculée d'après les étendues moyennes des profils, à 3,014 verges cubes soit 6,507 tonneaux, donnant, à la suite d'expériences, 2·16 tonneaux par verge cube. Pendant la durée des travaux, le contremaître a tenu compte du nombre de chalans chargés, et le tirant d'eau de chaque chalan chargé et déchargé; d'après ces observations le nombre de tonneaux de roc dragué a été calculé par le déplacement du chalan, et on a constaté que ce nombre s'élevait à 6,597 tonneaux, soit simplement 90 tonneaux de plus que la quantité calculée d'après les profils en travers. Ceci démontre d'une façon satisfaisante, le soin et l'attention dont a fait preuve le contremaître des travaux.

RIVIÈRE NICOMECKLE.

La rivière Nicomeckle est située dans la partie sud de la région de New-Westminster et elle se déverse dans la baie de la Frontière.

La somme de \$483.76 a été employée à enlever du chenal de la rivière en amont du pont du chemin de la vallée du Trèfle (*Clover Valley*) les chicots, les fascines et les arbres qui projettent sur la rivière.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena est située dans la région septentrionale de la Colombie-Britannique.

La somme de \$2,000 affectée à l'amélioration de cette rivière, a été employée à enlever diverses roches qui obstruaient la navigation dans la gorge de Gitchilache par laquelle passe cette rivière.

RIVIÈRE SOMAS.

La rivière Somas se déverse dans le canal Alberni qui constitue la partie supérieure du détroit de Barclay sur la côte occidentale de l'île de Vancouver.

Le crédit accordé à cette fin a été employé dans le cours du dernier exercice à enlever des chicots du chenal navigable entre l'embouchure de la rivière et le bureau de poste de Saywards.

PORT DE VICTORIA.

L'amélioration du port intérieur de Victoria a été reprise au mois d'octobre dernier, elle s'est résumée à creuser à 14 pieds à marée basse ordinaire, deux rochers connus sous le nom de "rocher Pinnacle" et "rocher du Castor" (*Beaver Rock*), au prix de \$5,998.09.

Dans le cours de l'exercice, on a percé 839 pieds linéaires de trous et on les a fait sauter au moyen de 1,126 livres de poudre la plus puissante (n° 1), il s'est résulté que 229 verges cubes soit 504 tonnes, en accordant 2.2 tonnes par verge cube, ont été draguées et enlevées. Sur cette quantité 282 tonnes ont été vendues à diverses personnes à raison de 50 centins la tonne, et le produit de cette vente a été déposé à l'avoir du revenu général du Canada et à la banque de la Colombie-Britannique.

Conformément aux instructions reçues, on a accepté l'offre de R. P. Rithet et Cie (à responsabilité limitée), de creuser avec leur propre dragueur le *Mud Lark*, le port extérieur vis-à-vis des quais de cette compagnie, d'une profondeur de 30 pieds à marée basse ordinaire, au taux de 20 centins la verge cube de matières draguées. Le 7 mars dernier les opérations commencèrent, mais après avoir travaillé pendant un peu plus d'un mois, la compagnie constata que le prix qu'elle touchait ne suffirait pas pour défrayer les dépenses d'exploitation. En conséquence elle conclut de cesser les travaux.

La somme employée ne s'est élevée qu'à \$1,152.53, ce qui comprend les appointements du surveillant.

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 ont été soumis au département.

Bay View	Comté de Queen	I. P. - E.	Grassy Island, Rivière	
Anse de Campbell	Comté de King	do	Saint-Jean	N. - B.
Jetée de Higgin	Comté de Prince	do	Mispec	Comté de Saint-Jean do
Hurd's Point	do	do	Ile à la Perdrix de Saint-	
Rivière à la Loutre	Comté de King	do	Jean	Comté de Saint-Jean do
McGie's Shore	Comté de Prince	do	Pointe du Chêne	C. de Westmoreland do
Newport, Cardigan-nord	Comté de King	do	Rampasture Neck	do do
Souris	do	do	Richibouctou	Comté de Kent do
Souris-est	do	do	Tracadie	Comté de Gloucester do
Rustico-sud	Comté de Queen	do	Baie des Bacons	Comté de Saguenay, P. Q.
Jetée de Stephen	Montague, cté King	do	Bic	Comté de Rimouski do
Sturgeon	Comté de King	do	Rapides des Cèdres,	
Victoria, (Crapaud)	Comté de Queen	do	fleuve Saint-Laurent	do
Cap Ouest	Comté de Prince	do	Côte Sainte-Catherine	do
Advocate Harbour	Cté de Cumberland N. - E.	do	Pointe-au-Père	Comté de Rimouski do
Rivière aux Pommes	do	do	Grande Rivière	Comté de Gaspé do
Baie Aspy	Comté de Victoria	do	Grandes Bergeronnes	Comté de Saguenay do
Ile Boularderie	do	do	Lacolle	do
Baddeck	do	do	Longueuil	Comté de Chambly, do
Bayfield	Comté d'Antigonish	do	Quai de la Douane de	
Rivière à l'Ours	Comté de Digby	do	Québec	Comté de Québec do
Bear Trap	Cté de Lunenburg	do	Rivière L'Assomption,	C. de L'Assomption do
Grande Tracadie	Comté d'Antigonish	do	do Noire	Comté de Charlevoix do
Blue Rock	do	do	do Ouelle	Cté de Kamouraska do
Canada Creek	Comté de King	do	do Saint-Laurent	do
Cap Jean	Comté de Pictou	do	do Saint-Louis	Cté de Beauharnois do
Ile Caribou	do	do	Baie de Sable	Comté de Rimouski do
Ruisseau de Chipman	Comté de King	do	Sainte-Anne de la Pêrade	Comté de Champlain do
Digby	Comté de Digby	do	do des Monts	Comté de Saguenay do
Dunn's Lake	do	do	Saint-Denis	
False Bay Beach	Cté du Cape-Breton	do	Saint-Félicien, Rivière	
Cinq Iles	Comté de Colchester	do	Ashuapmouchon	Comté de Saguenay do
Ile Renard	Comté de Halifax	do	Saint-François d'Orléans C.	de Montmorency do
Georgeville	Comté d'Antigonish	do	Saint-Jean Deschaillons,	
Stn. de quai ne d'Halifax	Comté de Halifax	do	fleuve Saint-Laurent	do
Hall's Harbour	Comté de King	do	Saint-Siméon	Comté de Charlevoix do
Anse au Hareng	Comté de Halifax	do	Saint-Valentin	
Hiltz Narrows	Comté de Lunenburg	do	Saint-Zotique	Comté de Soulanges do
Iona	Comté de Victoria	do	Chenal de Burlington	Cté de Wentworth Ont.

Travaux Publics.

Ile La Have	Comté de Lunenburg N.-E.	Colpoys	Comté de Bruce	Ont.
Little Harbour	do do	Dyer's Bay	do do	do
Pointe Mackay	Comté de Victoria do	Goderich	Comté d'Huron do	do
Maitland	Comté de Hants do	Hamilton	Cté de Wentworth do	do
Anse Malignant	Comté d'Antigonish do	Lakeport		
Meagher's Beach	Comté de Halifax do	L'Original	Comté de Prescott do	do
Merigomish	Comté de Pictou do	Rivière Madawaska		do
Anse du Moulin	Comté de Lunenburg do	Pont de la rue Maria,		
Morden	Comté de King do	Ottawa		do
New Haven	Comté de Victoria do	Rivière Otonabee		do
Parrsboro, Rivière de		Détroits de la Rivière Ot-		
l'île à la Perdrix	Cté de Cumberland do	tawa, en haut de Pem-		
Petite Rivière	Comté de Lunenburg do	broke		do
Jetée de Pickett	Comté de King do	Owen-Sound	Comté de Grey do	do
Rivière au Saumon	Comté de Digby do	Port-Albert	Comté de Huron do	do
Saw Pit Wharf	Comté de Lunenburg do	do Arthur	Comté de Algoma do	do
Scotch Cove	Comté de Victoria do	do Rowan	Comté de Norfolk do	do
Anse du Soldat	Comté de Richmond do	do Stanley		do
Ile Spencer	Cté de Cumberland do	Pont de Portage du Fort		do
Summerville	Comté de Queen do	Rivière Beaudette	Comté de Glengarry do	do
Anse Volger	Comté de Lunenburg do	Rivière Sydenham		do
Arichat-Ouest	Comté de Richmond do	Southampton		do
Western Head		Thessalon	Comté de Algoma do	do
Quai de Brown	Cté de Richibouctou N.-B.	Rivière Vermillon		do
Boucrouche	Comté de Kent do	Gimli	Lac Winnipeg Man.	Man.
Campbellton	Cté de Ristigouche do	Rivière Icelandic		do
Cap Tourmentin	C. de Westmoreland do	Pont de la rivière à l'Arc		T.N.-O.
Clifton	Comté de Gloucester do	Wascana Dam		do
Creek Emerson	Comté de Saint-Jean do	Bassin de radoub d'Esquimault		B.C.
Fort Dufferin	do do	James Creek		do
Grande Anse	C. de Westmoreland do	Rivière Okanagan		do
Bas Caraquet	Comté de Gloucester do	Rivière Skeena		do

DRAGAGE.

LE "ST. LAWRENCE."

A l'expiration du dernier exercice, ce dragueur était à Richibouctou, port dans le comté de Kent, Nouveau-Brunswick, sur la rive sud-ouest du golfe Saint-Laurent, au nord du port de Shédiac, point terminal oriental de l'Intercolonial. L'embouchure de la Richibouctou a près de 350 brasses de largeur, entre deux bancs de sable longs de plusieurs milles et appelés la "grève du nord" et la "grève du sud;" sur ces grèves s'élèvent de hautes collines de sable; les vaisseaux qui peuvent dépasser les barres peuvent remonter la rivière sur une distance de 12 à 13 milles, et des vaisseaux d'un plus faible tonnage peuvent aller jusqu'à 20 milles. Les grandes marées montent de 4 pieds; les marées ordinaires de 2½ pieds.

L'amélioration du chenal Albion ou chenal mitoyen à travers cette barre, pour permettre aux vaisseaux d'un plus fort tonnage d'y passer, est le travail du *St. Lawrence* à Richibouctou.

Le dragueur est resté à travailler à cet endroit, lorsque la marée et le temps le permettaient, jusqu'au 28 octobre dernier, époque où le dragueur reçut instruction de se rendre à Halifax, N.-E.

Voici quelles sont les proportions des travaux exécutés dans le chenal mitoyen: la longueur de la tranchée est de 145 brasses; sa largeur, pour les premières 75 brasses, de 125 pieds à l'entrée, à 90 pieds; pour les 70 brasses suivantes, 90 pieds en diminuant à 65 pieds; la profondeur de la première longueur est de 15 pieds, celle de la seconde est de 11 à 13 pieds, pour se terminer à une profondeur de 9 pieds à marée basse.

La quantité totale de matières enlevées pendant la saison, à Richibouctou, a été de 20,388 verges cubes de sable fin.

Le 30 octobre, le dragueur partit pour Halifax, N.-E., où il fut mis en cale sèche et où le fond fut gratté et peinturé. Parti d'Halifax le 19 novembre, il arriva à Saint-Jean, N.-B., le 22; on le mit, pour l'hiver, sur la cale de York-Point, et on se prépara à enlever l'ancienne chaudière pour la remplacer par une neuve que M. James Fleming, de l'usine Phoenix, de Saint-Jean, était à construire en vertu d'un contrat, et pour d'autres réparations nécessaires.

Par suite d'une paille dans le tambour inférieur de la chaîne de godets, on en a construit un neuf; on a aussi muni le dragueur de deux tables de réserve.

Les machines, les pompes des condenseurs et les treuils du pont ont été défaits, réparés et remis en place en bon état, et l'entrepreneur a terminé la construction de la nouvelle chaudière. On a posé un nouveau séparateur à vapeur et un nouveau robinet d'après le système Stratton. Le 9 juin dernier, le dragueur fit un voyage d'essai, et on constata que tout allait bien, particulièrement la chaudière neuve et le nouveau séparateur. Le mécanicien du dragueur fait rapport que, lors de l'épreuve, la chaudière produisait facilement la vapeur et que la machine faisait dix révolutions par minute de plus qu'avec l'ancienne chaudière.

Le 11 juin, ce dragueur reçut instruction de se rendre au chenal de Sherrow, à Barrington, comté de Shelburne, N.-E., dans le but d'améliorer davantage le chenal pour les vaisseaux qui viennent mouiller à la jetée neuve. Le 12, il quitta Saint-Jean, N.-B., et arriva à sa destination le 14. Un remorqueur fut mis en réquisition pour aider le dragueur à son travail à cause de l'étroitesse du chenal et du peu de profondeur d'eau à l'endroit où il devait draguer.

Voici quelles ont été les proportions du dragage accompli: largeur de la tranchée, première longueur, du côté du large, 65 pieds; seconde longueur, ou longueur mitoyenne, 62 pieds, et troisième longueur, ou longueur inférieure, 50 pieds; le tout à une profondeur de 14 pieds. La longueur de la tranchée qui a été faite est de 175 pieds et il a été enlevé 4,375 verges cubes de vase. Les travaux se terminèrent le 27 juin, et, conformément aux instructions, le dragueur partit pour le canal Saint-Pierre, comté de Richmond, N.-E.

La quantité totale de sable et de vase enlevée par ce dragueur dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 24,763 verges cubes, à raison, en moyenne, de 55 centins la verge cube, y compris les frais de réparations, etc.

On a reçu du steamer *Weymouth* et de R. P. McGivern, pour de la houille à Weymouth, la somme de \$98.70, qui a été déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "CANADA."

Au 1^{er} juillet, ce dragueur était à travailler à l'entrée du port de Mabou, comté d'Inverness, N.-E. Il continua ses opérations jusqu'au 2 août, époque où il avait enlevé une autre quantité de 8,100 verges cubes de gravier et de sable, prolongeant la tranchée, dans le chenal, vu une longueur de 600 pieds et une largeur de 85 pieds, enlevant une épaisseur de 4 pieds de la surface. Une tranchée de 100 pieds sur 60 a été faite au quai neuf de la *Mabor Gypsum Co.*, et trois pieds d'épaisseur ont été enlevés. Les grandes marées montent de 4 pieds, et les marées ordinaires de 2, et à l'eau basse la marée a un courant de 4 nœuds. Après avoir quitté Mabou, le dragueur arriva à Chéticamp le 2 août, et se mit à travailler dans le chenal à cet endroit; un espace long de 800 pieds et large de 100 a été dragué, et une épaisseur variant de 1 pied à 6 était enlevée le 24 septembre, et y compris les matières tombées des bords il a été enlevé 10,260 verges cubes de gravier, de sable et de cailloux. Les grandes marées montent de 3½ pieds et les marées ordinaires de 2 pieds. Le dragueur partit pour Port-Hood, où il arriva le 24 septembre; il se mit à travailler au quai public en face duquel il fit une tranchée longue de 180 sur une largeur de 60 pieds, enlevant une épaisseur de 3½ pieds et obtenant ainsi une profondeur de 12 pieds à mer basse; 1,553 verges cubes de sable ont été enlevés.

Le dragueur partit pour Mabou le 11 octobre, où il continua les travaux jusqu'au 29 du même mois, faisant, en face du brise-lames, une tranchée longue de 360 pieds sur une largeur de 100, et du fond de laquelle une épaisseur variant de 1 à 6 pieds a été enlevée; 1,980 verges cubes de gravier, de sable et de vieux bois ont été dragués. Les dragueur quitta Mabou à la date qui précède et arriva à Chéticamp le 1^{er} novembre, où il travailla jusqu'au 7 du même mois, faisant une tranchée longue de 80 pieds sur une largeur de 65, et enlevant une épaisseur de 5 pieds; 720 verges cubes de sable et de gravier ont été dragués.

Par suite du mauvais temps le dragueur a été retenu à Chéticamp, et il n'arriva à Pictou, N.-E., que le 11 novembre, où, avant de se mettre en cale sèche pour l'hiver, il se remit à travailler au quai du marché; il fit une tranchée longue de 280 pieds et large de 60, du fond de laquelle il enleva une épaisseur variant de 3 à 6 pieds; 1,530 verges cubes de vase ont été dragués; les travaux se terminèrent le 25

Travaux Publics.

novembre, alors que le dragueur fut mis en cale sèche. Le dragueur et sa machine subirent les réparations nécessaires qui se terminèrent le 27 avril; sur instructions à cet effet, le dragueur travailla pour le compte de la compagnie houillère d'Acadie, aux quais de cette compagnie près de Pictou-Landing, N.-B., obtenant, après avoir enlevé 1,260 verges cubes de vase et d'argile, une plus grande profondeur d'eau aux quais. Du côté occidental du quai de l'ouest, une tranchée longue de 100 pieds et large de 40 a été creusée; du côté oriental du même quai, une tranchée longue de 250 pieds sur une largeur de 40; du côté occidental du quai de l'est, une tranchée longue de 100 pieds sur une largeur de 40; du côté oriental du même quai, une tranchée longue de 50 pieds sur une largeur de 40. On a touché, par ce dragage, la somme de \$275 qui a été déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

Ce dragueur ayant reçu des instructions de reprendre les travaux à Mabou, il quitta Pictou le 5 mai et arriva à Mabou le 7 après un voyage orageux. Le 10 mai les travaux étaient en marche; ils s'agissait d'enlever les hauts-fonds qui se trouvent dans le chenal. Il a été enlevé 5,940 verges cubes de gravier et de sable, et le 2 juin les travaux furent terminés; le dragueur revint à Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E.

Le 4 juin les travaux commencèrent à Chéticamp, N.-E., pour se continuer jusqu'au 29 du même mois, complétant le chenal à une profondeur de 14 pieds, après avoir enlevé 7,110 verges cubes de sable et de gravier.

La quantité totale de matière draguée par le *Canada*, pendant l'exercice, s'est élevée à 38,453 verges cubes à raison de 25.97 la verge cube.

A l'expiration de l'exercice ce dragueur avait instruction de se rendre à Bathurst, mais il était retenu par le mauvais temps.

LE "NEW-DOMINION."

Le premier juillet, ce dragueur avait terminé ses travaux à Perry's Point, rivière Kennebecasis, comté de King, N.-B., et attendait l'arrivée d'un vapeur pour se faire conduire aux batteries d'Oromoctou, entre l'île d'Oromoctou et l'île Thatch, comté de Sunbury, N.-B., où il commença à travailler le 6 juillet. A compter de cette dernière date au 11 août il dragua à l'extrémité inférieure du chenal du côté est de la batture, pratiquant une tranchée longue de 850 pieds et large de 45 à une profondeur de 14 pieds, 6 pieds du fond ayant été enlevés.

Le 12 août il commença à draguer à l'extrémité inférieure de l'île Thatch et fit une tranchée dans la direction du chenal d'Oromoctou, sur une longueur de 1,530 pieds, une largeur de 45 pieds et à une profondeur de 14 pieds, enlevant 7 pieds d'épaisseur.

Le nombre de verges de sable et de vase draguées au 5 novembre, s'élevait à 36,785; les opérations furent alors suspendues, et le dragueur fut remorqué à Saint-Jean où, pendant l'hiver, il subit les réparations ordinaires. Ce dragueur reçut instruction d'aller draguer, dès l'ouverture de la navigation, à Hampton, rivière Kennebecasis, N.-B. Le 12 mai il fut remorqué à cet endroit et il reprit le creusage et l'amélioration du chenal au quai public.

Le 30 juin, 17,850 verges cubes de sable et de vase avaient été enlevées. Voici quelles ont été les proportions des travaux: une tranchée longue de 800 pieds, à travers une longue batture dans le chenal, sur une largeur de 45 pieds, enlevant du fond une épaisseur de 7 pieds et obtenant une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse. Une tranchée longue de 110 pieds, large de 40, à une profondeur de 10 pieds à mer basse, et du fond de laquelle 7 pieds d'épaisseur ont été enlevés, a aussi été faite en face du quai public.

La quantité de matières enlevées par ce dragueur, dans ce cours de l'exercice, a été de 54,635 verges cubes, en grande partie du sable et de la vase, à raison de 16.99 centins la verge, y compris les frais d'hivernement et de réparation.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice, le dragueur *Prince-Edward* était à Alberta, île du Prince-Edouard. La grue neuve terminée, le dragueur quitta Alberton le 10 juillet et arriva à Summerside, comté de Prince, Île du Prince-Edouard, le lendemain. On éprouva des retards considérables avant et après le commencement des travaux du côté est du quai du chemin de fer, à cause du mauvais temps, et aussi à cause du fait que le paquebot *Northumberland* occupait le bassin à draguer depuis le moment de

son arrivée à 4 heures de l'après-midi, tous les jours, jusqu'au lendemain matin à 9 heures.

Une tranchée longue de 310 pieds, large de 150 et à une profondeur de 15 pieds à mer basse a été draguée au quai du chemin de fer; 7,316 verges cubes de vase et de sable ont été enlevés.

Au large du côté nord du chenal entre le quai du chemin de fer et la balise lumineuse, une lisière longue de 1,340 pieds et large de 65 a été enlevée à une profondeur de 15 pieds, à marée basse, 6,225 verges cubes de sable et de vase ayant été enlevés. Les grandes marées montent de 7 pieds et les marées ordinaires de 5. Les travaux se terminèrent le 16 octobre et le dragueur reçut instruction de se rendre à Montague.

Le dragueur quitta Summerside le 28 octobre, ayant été retardé par le mauvais temps et arriva à Charlottetown le même soir. Le 31, conformément à des instructions à cet effet, le dragueur a été remorqué au quai de Pownal et s'est mis à creuser autour du quai, à élargir le bassin et à rendre l'entrée du port plus facile aux steamers. Ces travaux se terminèrent le 16 novembre, 3,243 verges cubes de sable et de vase ayant été enlevés.

Le 21 novembre, le dragueur et l'outillage ont été conduits à Georgetown, comté de King, Ile du Prince-Edouard, et ils y travaillèrent du 2 au 7 décembre, en face du quai du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. La tranchée qui a été faite à 254 pieds de longueur, 67 pieds de largeur, 16 pieds de profondeur à l'extrémité inférieure et 69½ pieds à l'extrémité du large, et ce à mer basse; il a été enlevé 1,002 verges cubes de sable.

Le 7 décembre, le dragueur et l'outillage furent mis en hivernement à cet endroit. Le dragueur, la machine et les chalans subirent les réparations nécessaires, le dragueur et l'outillage furent amenés à Sturgeon Bay, comté de King, I.P.-E., à environ 6 milles au sud de Georgetown, où ils travaillèrent jusqu'à l'expiration de l'exercice, époque à laquelle 13,596 verges cubes de vase, d'argile, de pierre et de sable avaient été enlevés. Voici quelles ont été les proportions des travaux: une tranchée longue de 720 pieds et large de 103, du chenal au quai; un bassin large de 169 pieds à l'extrémité du quai; un mouillage long de 100 pieds et large de 55 à une profondeur de 11 pieds à mer basse à la côte occidentale du quai.

Dans le cours de l'exercice ce dragueur a enlevé une quantité totale de 31,382 verges cubes de sable, de vase et d'argile, au prix moyen de 40.75 centins la verge cube.

Pour trois poteaux d'amarrage hors de service, vendus au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, on a touché la somme de \$20 qu'on a déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "GEORGE MCKENZIE."

Le premier juillet, ce dragueur travaillait à Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E., où il avait enlevé une autre quantité de 6,970 verges cubes de sable, de gravier, de kelp, etc.

Le chenal avait déjà été dragué à une largeur de 60 pieds et à une profondeur de 12 pieds, mais il s'était rempli à certains endroits, ne laissant qu'une profondeur de 7 pieds.

La tranchée qu'on vient de faire a une longueur de 1,200 pieds, élargissant le chenal de 40 pieds et obtenant une profondeur de 14 pieds à mer basse.

De Chéticamp le *George McKenzie* se rendit à Saint-Pierre, comté de Richmond, N.-E., où il arriva le 5 août, dans le but de préparer une assise pour une nouvelle jetée. Le bassin qui a été creusé mesure 200 pieds de longueur sur une largeur de 30 pieds et une profondeur de 18 pieds 6 pouces à mer basse; il a été enlevé 3,825 verges cubes d'argile et de pierre.

Les travaux étant terminés le 28 août, le dragueur fut amené à D'Escousse, comté de Richmond, N.-E., pour draguer des points qui obstruaient le chenal vis-à-vis le quai de Levisconte. Ces travaux mesurent 200 pieds de longueur sur 140 pieds de largeur à une profondeur d'eau de 12 pieds. Sur la batture aux Glands une tranchée a été pratiquée sur une longueur de 125 pieds et une largeur de 40, à une profondeur variant de 9 à 12 pieds d'eau. Il a été enlevé à D'Escousse 8,550 verges cubes de sable et de vase à venir jusqu'au 11 octobre; à cette date le temps devint mauvais

Travaux Publics.

et le dragueur partit pour Pictou où il arriva le 19 octobre, ayant été retenu par le mauvais temps. A la rivière de l'Est dans le comté de Pictou, N.-E., les travaux commencèrent le 23 octobre et le terminèrent le 21 novembre, après avoir pratiqué jusqu'au chenal une tranchée longue de 1,150 pieds et large de 50, à une profondeur de 9 pieds à mer basse; il a été enlevé sur tout le parcours de cette tranchée une épaisseur de 2 à 5 pieds; et 5,555 verges cubes de vase et de coquilles ont été dragués.

A la date mentionnée en dernier lieu, le temps ne permettant pas de pousser plus loin les opérations, les travaux furent terminés et le dragueur fut mis en cale sèche à Pictou, N.-E., pour y subir les réparations nécessaires pendant l'hiver et au début du printemps.

Ce dragueur reprit les travaux au quai de New-Glasgow, sur la rivière de l'Est, Pictou, le 2 mai, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice, époque où avaient été faits les travaux qui suivent, savoir :

Une tranchée, vis-à-vis le quai public, longue de 170 pieds sur une largeur de 20 pieds à une profondeur de 9 pieds à mer basse; antérieurement le côté du quai était à sec sur une inclinaison de 9 pieds. Une tranchée, dans la direction de l'emplacement de l'ancien quai, longue de 926 pieds, large d'environ 50 pieds à une profondeur de 9 pieds à mer basse, et à partir de l'extrémité du quai public sur une distance de 800 x 50 pieds à une profondeur de 9 pieds.

La profondeur du chenal avant d'être dragué variant de 4 à 6 pieds à mer basse. Il a été enlevé 14,265 verges cubes de gravier, d'argile, de sable, de vase et de vieux arbres. Les frais de ces travaux sont plus considérables que d'ordinaire, à cause de la longue distance à parcourir pour transporter les matières au dépotoir, soit 12 à 15 milles, ce qui nécessite l'emploi de deux remorqueurs et de huit chalans ou allèges.

Dans le cours de l'exercice, ce dragueur a enlevé une quantité totale de 39,165 verges cubes de matière, mesure de chalan, au coût de 38 centins la verge cube.

Pour les travaux faits au canal Saint-Pierre, Cap-Breton, le ministère des chemins de fer et canaux a versé la somme de \$1,755 qui a été déposée à l'avoir de l'honorable receveur général.

LE "CHALLENGE."

Le 2 juillet, le dragueur *Challenge* a repris les travaux à Meaford, Ont., creusant le chenal entre les jetées et dans le bassin, il continua ces travaux jusqu'au 21 août, pratiquant 2 tranchées longues de 675 pieds à une profondeur de 15 pieds sur une largeur moyenne de 50 pieds; il a été enlevé 12,750 verges cubes de tuf, d'argile et de gravier.

Le 22 août, l'outillage fut remorqué à Thornbury, Ont., où il arriva le même jour; il commença les travaux le 23 et les continua jusqu'au 14 novembre, pratiquant un chenal à travers une barre de tuf et roches à l'entrée du fort ainsi que jusqu'au bassin qu'on se propose de faire. Trois tranchées longues de 500 pieds, larges de 75, ont été faites à une profondeur de 13 pieds et il a été enlevé 9,840 verges cubes de tuf, de gravier, d'argile de pierre et de sable.

Le 14 novembre, l'outillage a été remorqué à Collingwood et mis en cale sèche pour subir le radoubage nécessaire de manière à lui permettre de reprendre les travaux au printemps; le 14 mai 1892, le dragueur commença à travailler à Collingwood sur des barres placées à l'intérieur et à l'extérieur du brise-lames, et il continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, obtenant une profondeur de 14 pieds d'eau après avoir enlevé 5,970 verges cubes de tuf et d'argile.

LE "NIPISSING."

Le 1er juillet 1891, le dragueur *Nipissing* travaillait sur une batture d'argile et de sable en aval de l'île Jones, dans le lac des Deux-Montagnes et il continua à y travailler jusqu'au 30 juillet, pratiquant une tranchée longue de 500 pieds, large de 44 à une profondeur moyenne de 10 pieds à l'eau basse, après avoir enlevé 8,340 verges cubes d'argile et de sable ordinaire.

Le 1er août 1891, l'outillage a été remorqué à Como et il se mit à enlever une partie de l'épave du vapeur *Dagmar* au quai de Como, travaux qui se terminèrent le 3 août; le dragueur fut ensuite amené dans la rivière Ottawa à la batture n° 5, pour travailler sur un banc de sable à 9 milles en aval d'Ottawa; les opérations à cet endroit commencèrent le 8 août et se continuèrent jusqu'au 30 octobre. Une

tranchée longue d'environ 4,000 pieds, large de 50 à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse fut faite.

Il a été enlevé 25,110 verges cubes de sable et d'argile.

Le 1er novembre 1891, l'outillage fut amené à Gananoque, où il arriva le 8, commençant le 9 à travailler dans le port vis-à-vis les quais et continuant ainsi jusqu'à la clôture de la navigation, après avoir enlevé 4,860 verges cubes de sable et de cailloux.

On éprouva beaucoup de difficultés à cause de la présence de vieilles pièces de bois submergées ce qui provoqua du retard afin de permettre de nettoyer et de remettre en place les appareils de l'outillage. Le dragueur fut mis en hivernement à Gananoque le 2 décembre.

Après avoir été réparé et armé au complet au printemps, le dragueur reprit ses travaux à Gananoque le 22 avril 1892, et continua jusqu'au 16 mai à travailler, à l'entrée du port, sur une barre composée de sable et de bran de scie, enlevant 6,460 verges cubes de matières.

Le 17 mai, l'outillage fut amené à Kingston où il arriva le même jour; le 18, il se mit à creuser les abords des quais de ce port et il continua ainsi jusqu'au 11 juin, enlevant 4,530 verges cubes.

Le 12 juin, le dragueur fut amené à Collins Bay, où il arriva le 13, commençant le même jour à draguer une barre de vase, dragage qui dura jusqu'au 25, après avoir enlevé 3,300 verges cubes de vase.

Le dragueur fut ensuite amené à Picton, Ont, quittant Collins Bay le 27 et arrivant à Picton le 28; il commença le même jour à draguer autour des quais et il continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, enlevant 1,080 verges cubes de vase.

LE "ONTARIO."

Au commencement de l'exercice, le premier juillet 1891, le dragueur *Ontario* travaillait à Trenton, Ont., sur une batture entre la ville de Trenton et le canal Murray, et il continua ainsi jusqu'au 5 septembre 1891, faisant trois tranchées longues de 1,350 pieds, et larges de 90, à une profondeur de 10 pieds, après avoir enlevé 10,410 verges cubes de vase, de cailloux, de tuf et de gravier.

Le 6 septembre, le dragueur fut amené à Belleville où il resta jusqu'au 18, à draguer vis-à-vis les quais, enlevant 1,800 verges cubes de vase et de sable.

Le 19 septembre, le dragueur fut amené à Port-Hope, Ont., où il arriva le même jour; il commença le 20 à nettoyer le port et continua jusqu'au 30 novembre, après avoir enlevé 16,090 verges cubes de sable, de vase et de gravier.

Le 2 décembre, le dragueur fut mis en hivernement à Port-Hope. Après avoir subi les réparations ordinaires, il reprit ses travaux à Port-Hope le 28 avril et il continua jusqu'au 30 mai 1892, creusant l'entrée de l'ancien fort à une profondeur de 10 pieds, après avoir enlevé 9,840 verges cubes de vase et de sable.

Le 31 mai, l'outillage fut amené à Cobourg, Ont., où il commença le même jour, jusqu'au 8 juin, à travailler sur une barre entre les jetées, enlevant 3,240 verges cubes de vase et de sable.

Le 9 juin, l'outillage fut remorqué à Amherstburg, Ont., où il arriva le 18; il commença ses travaux le 22 et continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, creusant le chenal vis-à-vis les quais après avoir enlevé 1,410 verges cubes de gravier et d'argile.

LE "QUEEN."

Le premier juillet, le dragueur *Queen* reprit ses travaux dans la rivière Yamaska, Québec, en amont de l'écluse et il y continua jusqu'au 12, faisant une tranchée longue de 625 pieds et large de 20 pieds, à une profondeur de 7 pieds, à l'eau basse, après avoir enlevé 3,181 verges cubes d'argile et de sable.

Le 13 juillet, l'outillage fut amené dans la rivière Ottawa, à 9 milles en aval d'Ottawa; il se mit à draguer sur la batture appelée n° 5 formée de sable et de bois de scie et il continua ainsi jusqu'à la clôture de la navigation le 12 novembre 1892, faisant une tranchée longue de 5,000 pieds et large de 25, à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

Il a été enlevé 23,402 verges cubes de sable et de bran de scie. L'outillage fut alors mis en hivernement à Ottawa le 14 novembre.

Le 25 mai, le dragueur fut amené à Belleville où il arriva le 22, commençant à y travailler le 23, et continuant ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice; il travailla

Travaux Publics.

dans le port, vis-à-vis les quais, et enlevant d'anciennes piles cariées, etc. ; il creusa un chenal en face des quais, après avoir enlevé 7,676 verges cubes d'argile, de pierre de gravier et de cailloux.

LE " SAINT-LOUIS."

Le 1er juillet 1891, le dragueur *Saint-Louis*, travaillait à Trenton, Ont., conjointement avec l'*Ontario*, sur une batture entre la ville de Trenton et le canal Murray, faisant un chenal à travers cette batture ; il continua ainsi jusqu'au 22 août, après avoir enlevé 4,475 verges cubes de vase.

Le 22 août, le dragueur fut amené dans la rivière Ottawa où il arriva le 31 ; le 8 septembre, il commença à draguer sur batture appelée n° 5 à environ 9 milles en aval de la cité d'Ottawa, et il continua jusqu'au 2 novembre 1891, enlevant 6,150 verges cubes de sable.

Le 2 novembre, le dragueur fut amené à la baie La Vallière et il se mit à creuser un chenal entre la rivière Yamaska et la rivière du Pot-au-Beurre jusqu'au 20 novembre, après avoir enlevé 1,755 verges cubes d'argile.

Le dragueur fut amené à Sorel le 21 novembre pour y passer l'hiver.

Au printemps de 1892, après avoir subi les réparations habituelles, le dragueur quitta Sorel pour Québec, où il arriva le 8 mai 1892 ; il se mit à draguer dans le bassin du quai de la Reine ce qu'il fit jusqu'au 27, enlevant 890 verges cubes d'argile, de tuf et de gravier.

Le 27 mai, le dragueur quitta Québec pour la baie La Vallière, où il arriva le 29, travaillant jusqu'au 26 juin à faire, à travers un marais, un chenal long de 300 pieds et large de 20 à une profondeur de 6 pieds, déposant de chaque côté les matières draguées.

Le 26 juin, l'outillage fut amené à Longueuil, où il arriva le 27 ; il commença le 29 à draguer sur une batture de tuf en face de la jetée de l'Etat, et continua ainsi jusqu'à l'expiration de l'exercice, après avoir enlevé 45 verges cubes de tuf.

LE " WINNIPEG."

Dans le cours de l'exercice, ce dragueur a travaillé dans le chenal occidental de l'embouchure de la rivière Rouge au lac Winnipeg ; les travaux ont été très satisfaisant pendant toute la première partie de l'exercice, mais les grands vents incessants ont considérablement retardé le dragage du chenal jusqu'au lac, et en conséquence la somme du dragage n'a pas été aussi considérable qu'on pouvait le désirer.

On n'a dû faire l'emploi d'une forte somme pour acheter des boisiers supplémentaires et pour réparer la cuiller ; on a aussi jugé nécessaire d'acheter une cuiller neuve afin de ne pas retarder les travaux ; l'outillage est maintenant en bon état. Ce dragueur a enlevé en tout 48,780 verges cubes de matières à raison de 28 centins la verge cube.

LE " PRIESTMAN."

Dans le cours du dernier exercice, ce dragueur a continué à travailler dans le chenal de la rivière de la Vase Blanche, mais comme ce dragueur était en très mauvais état et qu'il faisait beaucoup d'eau, on a dû le radouber du tout au tout, ce radoubage n'a été terminé que le 12 août 1891.

Ce radoubage s'est résumé à calfater le fond, une partie des côtés du dragueur à poser un pont neuf, et des étais dans le dragueur, ce qui a eu l'effet de le renforcer considérablement. Le remorqueur et les chalans ont aussi été réparés ; mais on devra reconstruire presque complètement les chalands qui suivent ce dragueur pour qu'on puisse s'en servir à l'avenir, et la machine du dragueur est de plus en très mauvais état, la somme de travail qu'on pourrait faire même dans des circonstances les plus favorables est très peu satisfaisante. La quantité de matières enlevées dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 4,973 verges cubes, au coût de 95 centins la verge cube.

LE " PACIFIC".

Le dragueur *Pacific* a été employé depuis le 1er octobre dernier à draguer la partie méridionale du port intérieur de Victoria, voisin de la baie James. Le but est d'agrandir autant que possible le port intérieur en le creusant jusqu'à près de la marque des eaux basses, telle qu'indiquée par zéro au maréomètre, pour obtenir une profondeur de moyenne de 17 pieds à marée basse, obviant ainsi à la nécessité de construire des quais loin au large, ce qui, si cela se faisait, rognerait considérablement l'espace du port.

Au 30 juin dernier, 33,390 verges cubes de vase et d'argile dur, mêlée de cailloux avaient été dragées au coût de \$11,642.50 y compris les réparations, le prix par verge cube est donc de 34 centins; on peut dire que c'est là un bon été de travail.

Les réparations se sont résumées à renouveler les courroies, les chaînes, les godets, à poser une table et des tiges neuves, et faire subir au dragueur des menues réparations générales lorsque la nécessité s'en présentait.

Tous les vaisseaux sont maintenant en bon état.

“SAMSON”.

Lorsqu'il n'a pas été employé aux travaux d'améliorations de la Fraser, le bateau-chèvre *Samson* a été occupé à enlever des chicots du chenal de la rivière et à veiller aux bouées qui marquent le chenal à son embouchure pour le ministère de la marine.

En tout, 203 gros chicots ont été arrachés, coupés et mis dans un endroit où ils n'offriront plus de danger à la navigation.

Les dépenses, à l'exclusion de la partie afférente au ministère de la marine, mais y compris les réparations, se sont élevées à \$5,963.87.

Les réparations ont compris le peinture général, le renouvellement de diverses pièces du mécanisme de l'hélice, les modifications considérables de la chaudière, la réparation de l'ancre et plusieurs autres réparations de moindre importance mais nécessaires au bateau en général. On a de plus fait l'acquisition d'un nouveau câble, etc.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

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

do do *Canada*.

Le dragueur à cuiller *New Dominion*, et 8 chalans.

do do *Prince Edward* et 5 chalans et un chalan à eau.

do do *George McKenzie* et 5 chalans.

Aussi cinq chalans qui appartaient au dragueur naufragé le *Cap-Breton*, un chalan à pierre avec chaudière, mécanisme, grue et grappins.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario.

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

do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *St. Paul*

do do *Saint-Louis* et 2 chalans, un chalan d'habitation et le

remorqueur *Sensation*.

Le dragueur à sable *Octopus*.

Bateaux-chèvres, n° 1 et n° 2.

Le dragueur élévateur n° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle*.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalands et le remorqueur *Trudeau*.

do do *Ontario*, 2 chalans et le remorqueur *Sir John*.

Au Manitoba.

Le dragueur *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et un bateau à charbon.

Le dragueur *Priestman*, le remorqueur *Victoria* et deux chalans.

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, 6 chalans, et le remorqueur à vapeur *Princess*.

Le bateau-chèvre *Samson*.

CHENAL DES VAISSEAUX, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *Minnie Parsons*; trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau pour la pierre, douze chalans à déchargeoirs, d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages et deux chalans à fond plat.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "St. Lawrence," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.						
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.					
Grages.....	508	33	508	33	506	01	508	33	506	78	408	33	408	33	431	84	408	33	408	33	408	33	439	22	508	33	5,549	99			
Houille.....	18	50	348	19	266	27	266	27	266	27	105	00	19	38	93	73	105	99	105	99	168	99	168	99	400	43	1,226	00			
Comestibles.....	88	68	130	66	177	71	294	04	294	04	94	85	160	85	93	73	64	56	64	56	40	00	40	00	538	33	1,813	35			
Approvisionnement.	18	20	120	73	.....	.....	.....	.....	4	62	10	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	328	79	1,756	44	
Équipement.....	23	70	.....	.....	9	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	75	406	14	
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74	90	.....	.....	
Réparations.....	.....	.....	65	00	65	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144	00	1,748	05
Pilotage.....	29	67	.....	.....	.....	.....	70	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300	00	491	97
Remorquage.....	67	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	199	00	367	50
Quaiage.....	2	00	45	00	246	00		
Imprevus.....	4	85	37	44	4	72	.....	.....	7	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	66	112	31
Totaux.....	761	43	1,210	35	762	94	1,218	14	1,518	77	618	18	603	54	525	07	686	48	626	14	850	31	3,411	30	12,792	65	
Frais d'exploitation.....	731	76	1,210	35	762	94	1,218	14	640	44	618	18	602	19	525	07	Nil	Nil	579	68	1	64	1,920	05	8,810	44	
Réparat. ordinaires.....	29	67	Nil	Nil	Nil	15	05	Nil	1	35	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	46	07
Drag. de l'Etat, réparations et hivernage	Nil	Nil	Nil	Nil	863	28	Nil	Nil	Nil	686	48	46	46	848	67	1,491	25	3,986	14	
Totaux.....	761	43	1,210	35	762	94	1,218	14	1,518	77	618	18	603	54	525	07	686	48	626	14	850	31	3,411	30	12,792	65	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Canada," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	413 01	409 36	363 22	415 33	415 33	315 26	221 66	200 33	290 33	404 92	415 33	415 33	4,369 41
Houille.....	.....	267 33	.....	415 33	41 40	72 00	.....	.....	176 52	27 60	176 52	198 50	783 35
Comestibles.....	114 91	60 51	7 10	130 09	99 15	.....	87 66	34 85	173 59	61 15	173 59	101 81	951 77
Approvisionnement.	77 15	.....	.....	.....	28 70	.....	23 58	.....	.....	18 23	.....	.....	147 71
Équipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	723 19	.....	21 00	744 19
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	946 68	105 52	1,411 10
Reparations.....	25 71	60 00	55 00	60 00	133 00	.....	.....	.....	52 50	17 50	52 50	57 50	410 00
Pilotage.....	67 50	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	409 28	.....	.....	429 28
Quaiage.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 31	.....	.....	.....
Imprévus.....	10 21	9 70	.....	.....	15 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 65	57 93
Totaux.....	708 49	826 90	425 32	605 42	772 64	387 26	332 90	325 18	550 07	1,698 63	1,764 62.	907 31	9,304 74
Frais d'exploitation.....	682 78	826 90	425 32	605 42	630 64	387 26	332 90	325 18	Nil	1,267 95	817 94	801 79	7 113 08
Reparation ordinaire.....	25 71	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	5 88	31 09
D. de l'E., reparations et hivernage.	Nil	Nil	Nil	Nil	133 00	Nil	Nil	Nil	550 07	430 68	946 68	100 14	2,160 57
Totaux.....	708 49	826 90	425 32	605 42	772 64	387 26	332 90	325 18	550 07	1,698 63	1,764 62	907 31	9,304 74

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Now Dominion," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	498 52	494 50	494 50	497 75	316 69	157 50	155 00	178 80	166 71	452 74	496 02	494 50	4,403 24
Houille.....	.....	65 02	41 25	29 00	.....	.....	.....	.....	.....	230 14	.....	.....	365 41
Comestibles.....	.....	.....	.....	.....	6 00	7 16	20 41	.....	.....	.....	94 69	337 98	466 24
Approvisionnement.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Equipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau.....	.....	24 18	51 38	8 06	.....	.....	.....	.....	36 10	8 75	18 50	.....	18 50
Réparations.....	27 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	880 65	.....	1,086 34
Pilotage.....	.....	312 00	312 00	372 75	42 00	.....	.....	.....	.....	.....	208 00	524 00	2,294 75
Remorquage.....	464 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	50 00
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 24	.....	.....	.....	.....	9 16	13 40
Imprévu.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	989 74	895 70	899 13	907 56	364 69	164 66	179 65	178 80	202 81	691 63	1,757 86	1,415 64	8,647 87
Frais d'exploitation..	962 52	871 52	847 75	899 50	364 69	164 66	179 65	178 80	Nil	385 14	858 71	1,018 50	6,731 44
Réparation ordinaire..	27 22	24 18	51 38	8 06	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	110 84
D. de l'É., réparations et hivernage.	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	202 81	306 49	899 15	397 14	1,805 59
Totaux.....	989 74	895 70	899 13	907 56	364 69	164 66	179 65	178 80	202 81	691 63	1,757 86	1,415 64	8,647 87

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Prince Edward," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages	483 74	484 75	494 50	497 75	491 25	325 66	155 00	152 50	157 50	155 00	447 83	493 96	4,349 44
Houille		163 01									113 85	96 60	373 46
Comestibles	136 78	10 82		99 45							121 73		368 78
Approvisionnements					17 56								17 56
Équipement	26 04	40 00	48 40	43 00	45 00	20 00			40 00		40 00	40 00	302 44
Eau	25 60	343 80	134 52	11 74			64 62	6 00	258 56		13 50	64 60	909 44
Réparations	7 50												21 00
Pilage	920 00	650 00	650 00			2,030 00					625 00	650 00	5,525 00
Remorquage													
Quaiage							40 88						44 07
Imprévus	3 19												
Totaux	1,613 85	1,692 38	1,327 42	651 94	553 81	2,375 66	260 50	158 50	157 50	155 00	1,620 47	1,345 16	11,911 19
Frais d'exploitation	1,587 25	1,348 58	1,192 90	640 20	553 81	2,375 66	195 88	152 50	Nil	155 00	1,371 51	1,280 56	10,853 85
Réparat. ordinaires	25 60	Nil	Nil	11 74	Nil	Nil	64 62	6 00	Nil	Nil	Nil	Nil	107 96
Réparations et hivernage	Nil	343 80	134 52	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil	157 50	Nil	248 96	64 60	949 38
Totaux	1,612 85	1,692 38	1,327 42	651 94	553 81	2,375 66	260 50	158 50	157 50	155 00	1,620 47	1,345 16	11,911 19

CLASSIFICATION des déboursés du dragage "Geo. McKenzie," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Travaux Publics.

Items.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gages.....	497 75		494 50		494 50		513 55		1,079 97		181 97		157 63		152 50		210 25		268 21		593 13		609 46		5,253 42	
Houille.....			34 20		72 60		26 18		12 90														90 40		236 28	
Comestibles.....																										
Approvisionnement.		4 80			1 35																				6 15	
Équipement.....					86 90		11 50		23 75		15 00		8 45												20 45	
Eau.....		57 50	71 76		177 75				434 04																278 73	
Réparations.....			15 85																						357 34	
Pilotage.....																									1,300 00	
Remorquage.....		702 00	830 00		650 00				703 65		1,154 25														6,514 90	
Quaiage.....																									235 72	
Imprévus.....													30 03												30 03	
Totaux.....	1,262 05		1,446 31		1,483 10		551 23		2,266 31		1,351 22		196 11		152 50		223 94		656 95		1,974 25		2,369 52		13,933 49	
Frais d'exploitation.....	1,262 05		1,430 46		1,305 35		551 23		1,201 40		1,351 22		196 11		152 50		Nil		214 21		1,768 13		2,012 18		11,594 84	
Réparat. ordinaires.....	Nil		15 85		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		Nil		15 85	
Réparations et hivernage.....	Nil		Nil		177 75		Nil		974 91		Nil		Nil		Nil		223 94		442 74		206 12		354 34		2,382 80	
Totaux.....	1,262 05		1,446 31		1,483 10		551 23		2,266 31		1,351 22		196 11		152 50		223 94		656 95		1,974 25		2,369 52		13,933 49	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Nipissing," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	308 00	343 00	341 33	629 00	413 94	89 91	89 27	89 26	164 11	314 49	375 00	323 00	3,480 31
Huile.....	927 56	91 35	.....	204 35	183 34	.....	.....	.....	63 57	3 00	248 51	282 90	2,001 58
Bois.....	2 50	1 25	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	12 25
Comestibles.....	93 15	98 06	100 60	108 25	160 93	.....	.....	.....	43 33	.....	112 67	100 00	816 99
Approvisionnements.....	23 50	5 72	1 60	1 11	5 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 20	100 44
Équipement.....	39 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	138 85
Réparations.....	100 13	29 14	74 66	67 29	100 43	266 33	193 88	202 91	93 88	173 38	34 20	49 89	1,386 12
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	219 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	219 96
Remorquage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprévus.....	39 31	9 22	11 65	5 35	20 55	6 63	1 50	.....	13 18	1 65	6 65	4 94	120 03
Totaux.....	1,536 75	577 74	533 84	1,015 35	1,105 09	362 87	284 65	202 17	271 17	749 04	776 43	771 43	8,276 53
Frais d'exploitation.....	1,436 62	548 60	459 18	948 06	1,004 66	96 54	90 77	89 26	177 29	575 66	742 23	721 54	6,890 41
Réparat. ordinaires.....	70 99	.....	45 52	38 15	6 55	72 45	.....	.....	.....	79 50	5 05	20 74	338 95
do extraordinaires.....	29 14	29 14	29 14	29 14	93 88	193 88	193 88	202 91	93 88	93 88	29 15	29 15	1,047 17
Totaux.....	1,536 75	577 74	533 84	1,015 35	1,105 09	362 87	284 65	202 17	271 17	749 04	776 43	771 43	8,276 53

Travaux Publics.

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS DU DRAGUEUR "St. Louis," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	283 50	283 50	303 50	567 00	360 67	59 26	59 27	59 26	59 27	49 83	253 94	30 61	2,650 61
Houille.....	122 25	128 23			168 15							53 35	471 96
Bois.....	91 35	96 02	98 85	92 75	84 00					12 00	70 00	83 23	623 20
Comestibles.....	18 60	4 34			8 41								31 35
Approvisionnements.					9 00						11 44		90 44
Équipement.....					9 00								
Réparations.....	31 54	15 10	19 88	212 37	216 27	212 38	212 38	212 38	212 38		11 25		1,355 93
Pilotage.....													6 45
Remorquage.....													75 00
Imprévus.....	102 25	2 40	1 90	2 25	4 65						9 72	35 25	158 42
Totaux.....	649 40	536 04	419 13	874 37	851 15	271 64	271 65	271 64	271 65	61 83	356 35	558 42	5,393 36
Frais d'exploitation.	617 95	520 94	399 25	662 00	634 88	59 26	59 27	59 26	59 27	61 83	345 10	558 42	4,037 43
Réparat. ordinaires.	31 54	15 10	19 88		3 90						11 25		81 67
do extraordin.				212 37	212 37	212 38	212 38	212 38	212 38				1,274 26
Totaux.....	649 40	536 04	419 13	874 37	851 15	271 64	271 65	271 64	271 65	61 83	356 35	558 42	5,393 36

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Queen," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Classification des déboursés du dragueur "Queen," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.												Grand total.	
	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Gages	343 00	299 94	316 06	594 00	248 50	59 26	65 27	59 26	59 27	240 66	310 75	385 00	2,980 97	
Houille	723 51		4 00								66 60	355 94	1,146 05	
Bois			90 90	90 90	63 00					15 97	94 46	100 00	630 82	
Comestibles	95 25	96 31	90 90	2 27							75 65	8 40	56 95	
Approvisionnement.	24 28	4 43	1 60								146 61	16 65	92 80	
Équipement.			65 40	66 81	64 89	70 88	64 38	96 66	64 38	159 48	146 61	46 65	985 03	
Reparations	54 74	85 14											10 00	
Pilotage	10 00													
Remorquage		4 95	9 55	6 95	13 15	3 00								
Imprévu.	21 81								12 47				79 66	
Totaux	1,272 59	490 77	487 51	760 93	389 04	132 64	129 65	155 92	136 12	416 11	694 07	920 43	5,985 78	
Frais d'exploitation	1,217 85	405 63	422 11	694 12	324 65	62 26	65 27	59 26	71 74	256 63	547 46	873 77	5,000 75	
Reparat., ordinaires.	25 60	56 00	36 26	2 42		6 00		32 25		130 34	117 47	17 52	423 89	
do extraordin.	29 14	29 14	29 14	64 39		64 38	64 38	64 38	64 38	29 14	29 14	29 14	561 14	
Totaux	1,272 59	490 77	487 51	760 93	389 04	132 64	129 65	155 92	136 12	416 11	694 07	920 43	5,985 78	

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Ontario," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	301 00	311 52	338 00	620 00	400 03	89 26	89 27	89 26	89 27	379 34	411 00	358 50	3,476 45
Houille.....	247 52	321 95	147 07	227 36	160 51	.....	.....	.....	.....	100 75	223 00	309 95	1,738 11
Bois.....	.....	1 50	.....	.....	106 45	.....	.....	.....	.....	.....	6 41	2 75	4 25
Comestibles.....	92 58	95 00	100 00	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	696 78
Approvisionnement.	19 92	15 30	.....	9 90	2 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105 95
Equipement.....	.....	.....	163 77	48 24	191 62	177 32	177 32	177 32	177 33	213 05	244 02	133 94	1,822 80
Reparations.....	73 03	45 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	139 16
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,822 80
Remorque.....	18 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Imprevus.....	.....	5 65	7 93	7 26	2 91	.....	.....	.....	.....	.....	17 27	33 26	107 63
Totaux.....	752 85	796 76	756 77	1,012 76	864 40	266 58	266 59	281 13	266 60	883 84	1,004 45	938 40	8,091 13
Frais d'exploitation..	679 82	750 92	593 00	964 52	672 78	89 26	89 27	103 81	89 27	670 79	760 43	804 46	6,268 33
Reparat., ordinaires..	43 80	16 70	134 63	19 10	14 30	.....	.....	.....	.....	183 91	66 70	104 80	584 03
do "extraordin..	29 14	29 14	29 14	29 14	177 32	177 32	177 32	177 32	177 33	29 14	177 32	29 14	1,238 77
Totaux.....	752 85	796 76	756 77	1,012 76	864 40	266 58	266 59	281 13	266 60	883 84	1,004 45	938 40	8,091 13

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Challenge," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	332 00	332 00	332 00	633 00	295 13	89 26	96 26	89 26	89 27	257 84	401 00	342 00	3,289 02
Houille.....	.....	.....	318 50	161 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252 33	196 86	928 69
Bois.....	.....	.....	14 50	33 25	106 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153 90
Comestibles.....	100 00	100 00	100 00	106 00	76 66	.....	.....	.....	.....	41 02	101 70	100 00	678 36
Approvisionnement.	22 68	.....	9 16	5 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 57	66 65	163 21
Équipement.....	.....	.....	126 60	.....	197 49	232 57	192 91	192 90	192 92	297 07	55 42	71 40	1,945 02
Réparations.....	140 61	29 14	.....	215 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	.....	19 22	11 90	4 70	52 67	.....	.....	.....	13 41	4 87	5 44	43 63	160 59
Imprévues.....	4 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	600 04	480 36	912 66	1,153 07	728 10	321 83	289 17	282 16	295 60	600 80	834 46	820 54	7,318 79
Frais d'exploitation.....	459 43	451 22	786 06	937 08	530 61	89 26	96 26	89 26	102 68	303 73	779 04	749 14	5,373 77
Répar. ordinaires.....	111 47	.....	97 46	23 10	4 60	203 43	.....	.....	.....	104 15	26 26	42 25	612 72
do extraordinaires.....	29 14	29 14	29 14	192 89	192 89	29 14	192 91	192 90	192 92	192 92	29 16	29 15	1,332 30
Totaux.....	600 04	480 36	912 66	1,153 07	728 10	321 83	289 17	282 16	295 60	600 80	834 46	820 54	7,318 79

TRAVAUX PUBLICS

ETAT indiquant la classification du coût du dragage du chenal des vaisseaux

Vaisseau.	Combustible.	Gages.	Pension.	Approvisionnement ments et ma- tériiaux.	Réparations générales.	Dépenses générales.	Salaires et dé- penses des bu- reaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dragueur n° 11.....	2,111 97	2,825 38	1,122 24	862 84	436 60	4,996 95	1,457 08
do n° 13.....	2,288 92	2,459 90	983 69	665 25	898 13	4,758 84	1,387 69
Dérocheuse n° 1.....	53 27	340 64	70 00	58 90	456 66	904 22	263 70
Remorqueur "John Pratt".	580 93	1,350 90	495 82	317 47	256 39	2,331 75	680 02
do "St. Francis".	1,224 55	1,315 23	489 80	193 54	68 26	1,951 35	569 00
Remorq. "M. F. Parsons".	411 65	441 26	136 33	105 40	99 98	761 37	222 05
do "C. J. Brydges".	86 93	.....	.....	.....	342 77	332 77	97 15
do "St. James".	630 81	1,031 35	439 43	117 96	271 37	1,760 84	513 50
Totaux.....	7,389 03	9,764 66	3,737 31	2,321 36	2,830 16	17,798 09	5,190 19

DU CANADA.

entre Montréal et Québec pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.

Coût total.	Service de la dé- rocheuse n° 1.	Proportion du service du dra- gueur.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour.	Nombre de vgs cubes.	Coût de la verge cube.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.		
13,813 06	1,132 13	10,348 09	25,293 28	155	163 18	85,845	29.4 centins.
13,442 42	1,015 26	9,279 84	23,737 52	139	170 77	58,350	40.6 centins.
2,147 39							
6,013 28							
5,811 73							
2,178 04							
859 62							
4,765 26							
49,030 80	2,147 39	19,627 93	49,030 80	.....	.....	144,195	34.0 centins.

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur "Pacific," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.			
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
Gages.....																												
Houille.....																												
Eau.....																												
Bois.....																												
Comestibles.....																												
Approvisionnement.....																												
Equipement.....																												
Réparations.....																												
Plottage.....																												
Remorquage.....																												
Quaiage.....																												
Imprévus.....																												
Totaux.....																												
Frais d'exploitation.....																												
Répar. ordinaires.....																												
do extraordinaires.....																												
Totaux.....																												

CLASSIFICATION des déboursés du bateau-chèvre "Samson," pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Items.	Juliet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gages.....	33 29	711 60	401 85	17 46	1,045 78	504 04	540 40	540 00	540 00	540 00	652 50	958 04	*6,484 65
Houille.....		83 20	83 20		345 60	96 00	64 00	140 80	82 30	122 95	421 10	17 00	1,373 95
Bois.....			27 50		68 00	27 50	22 00	27 50	22 00	27 50		109 50	331 50
Eau.....								5 27					5 27
Comestibles.....		67 30	221 75		318 54	156 35	129 07	104 78	174 88	149 10	151 58	327 63	1,800 98
Approvisionnement.					47 06	18 89			39 32		76 50		182 37
Équipement.....					38 30				10 03	39 93		163 31	251 57
Reparations.....		2 25	476 97		150 85	18 63			10 53	62 38	124 65	300 54	1,146 80
Pilotage.....													
Remorquage.....													
Quaiage.....			10 25										
Imprevis.....					8 60	6 50	3 50		6 75		6 25		41 85
Totaux.....	33 29	781 15	1,221 52	17 46	2,023 33	827 91	758 57	818 35	885 81	941 86	1,432 67	1,876 02	11,617 94
Frais d'exploitation.....	33 29	778 90	744 55	17 46	1,872 48	809 28	758 57	818 35	875 28	879 48	1,308 02	1,575 48	10,471 14
Réparat. ordinaires.....		2 25	78 97		150 85	18 63			10 53	62 38		300 54	624 15
do extraordrin.....			398 00								124 65		522 65
Totaux.....	33 29	781 15	1,221 52	17 46	2,023 33	827 91	758 57	818 35	885 81	941 86	1,432 67	1,876 02	11,617 94

* \$598.84 ont été payés par le ministère de la marine.

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

“ST. LAWRENCE.”

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Sable très fin.....	7,875	5,950	4,725	1,888								4,375	20,388
Vase.....													4,375
Totaux.....	7,875	5,950	4,725	1,888								4,375	24,763

“CANADA.”

Tuf.....	180	180		1,080									1,440
Gravier.....	6,570	2,900	700	900								680	17,100
Argile.....											5,400		5,400
Sable ordinaire.....	1,350	2,950	4,115	968							90	7,020	16,403
Sable très fin.....					720								720
Vase.....					1,530					900	180		2,700
Totaux.....	8,100	6,030	4,815	2,948	2,250					900	5,670	7,650	38,453

“NEW DOMINION.”

Sable ordinaire.....		8,295	10,150	8,570	1,155							5,635	46,020
Sable et secure.....		420											7,315
Vase.....				1,300									1,300
Totaux.....	6,895	8,715	10,150	9,870	1,155							5,635	54,635

"PRINCE EDWARD."

Argile.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,674	2,674
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,841	1,841
Sable, ordinaire.....	800	3,051	2,694	2,016	1,002	1,002	1,002	1,002	1,002	7,947	7,947
Sable et coquilles.....	855	3,000	1,125	2,016	3,243	3,243	3,243	3,243	3,243	3,141	3,141
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,517	5,517
Totaux.....	1,655	6,051	3,819	2,016	3,243	3,243	3,243	3,243	3,243	8,079	8,079

"GEO. MCKENZIE."

Gravier.....	3,400	3,825	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,360	4,000
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	675	.....
Sable, ordinaire et cailloux.....	3 570	45	4,000	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	2,365	4,865
Vase et coquilles.....	.....	.....	3,155	1,465	4,240	4,240	4,240	4,240	4,240	.....	.....
Totaux.....	6,970	3,870	7,155	2,665	4,240	4,240	4,240	4,240	4,240	5,400	8,865

"NIPISSING."

Cailloux.....	.....	1,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800
Argile.....	6,330	.....	3,510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,840
Sable, ordinaire.....	2,010	6,450	9,090	5,070	3,060	2,940	2,940	2,940	2,940	3,520	32,140
Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,860	8,910
Totaux.....	8,340	6,450	9,090	8,580	4,860	2,940	2,940	2,940	2,940	5,380	52,690

"ST. LOUIS."

Tuf.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	480	525
Gravier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	270
Argile.....	.....	.....	.....	.....	1,755	210	210	210	210	2,931	4,896
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	140	140	140	140	.....	140
Sable, ordinaire.....	.....	.....	2,325	3,675	150	.....	.....	.....	.....	635	6,785
Vase.....	2,950	1,525	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,475
Totaux.....	2,950	1,525	2,325	3,675	1,905	.....	.....	.....	.....	1,100	17,091

Travaux Publics.

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

"QUEEN."

Matières draguées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Grand total.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Tuf.....	1,620	720	450	450	780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500
Cailloux.....	2,100	2,430	450	450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,500
Gravier.....	.....	690	450	.....	780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,605
Argile.....	1,638	.....	.....	.....	990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	825
Argile et pierre.....	2,663	6,426	6,688	6,880	2,288	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	990
Sable, ordinaire.....	4,301	6,426	6,688	6,880	2,288	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,340
Totaux.....	4,301	6,426	6,688	6,880	2,288	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,020
											1,914	6,362	43,780

"ONTARIO."

Tuf.....	780	720	450	450	780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500
Cailloux.....	1,620	2,430	450	450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,500
Gravier.....	2,100	690	450	.....	780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,605
Argile.....	.....	.....	.....	.....	990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	825
Argile et pierre.....	2,663	6,426	6,688	6,880	2,288	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	990
Sable, ordinaire.....	4,301	6,426	6,688	6,880	2,288	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,340
Vase.....	480	690	420	10,690	1,005	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,020
Totaux.....	4,980	4,530	4,080	10,690	5,010	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,780

"CHALLENGE."

Tuf.....	4,380	1,830	2,100	1,560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,830
Gravier.....	.....	6,720	2,100	500	1,120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,340
Argile.....	.....	2,160	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,170
Argile et pierre.....	.....	.....	.....	580	1,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	240
Sable, ordinaire.....	.....	.....	2,340	2,640	2,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,980
Totaux.....	4,380	10,710	2,340	2,640	2,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,560

RÉSUMÉ des travaux de dragage du chenal des vaisseaux, dans le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'année terminée le 30 juin 1892.

Vaisseau.	Lieux des opérations.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 12 hrs par jour.		Appareils de dragage en marche.		Quantité draguée en verges cubiques.			Quantité draguée en verges cubes.	
		Jours.	Total des jours.	Heures.	Total des heures.	Heures.	Total des heures.	Terre.	Roc.	Total.		Nature des déblais.
Dragueur n° 11.....	Cap à la Roche. Lévis.....	140	.....	1,680	.....	1,321 $\frac{1}{2}$	.....	.....	82,515	.....	.....	Cap à la Roche. St-Joseph de Lévis.
		15	180	96 $\frac{1}{2}$	3,330	Roc dur stratifié. Tuf dur, sable et pierres.....		3,330
		155	.....	1,860	.....	1,417	.....	85,845	.....	.....	.....
Dragueur n° 13.....	Cap à la Roche.....	139	.....	1,668	.....	1,197 $\frac{3}{4}$	.....	.....	58,350	.....	.....	.....
		139	1,668	1,197 $\frac{3}{4}$	3,330	140,865	144,195	.....		140,865	3,330

Travaux Publics.

État du dragage indiquant les matières enlevées aux div. endroits, la dépense annuelle totale pour chaque dragueur et le coût moyen de la verge cube des déblais.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Endroit.	Tuf dur.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Meaford.....	6,210		4,380	2,160					12,750
Thornbury.....	3,660		3,960		240	1,980			9,840
Collingwood.....	2,960			3,010					5,970
	12,830		8,340	5,170	240	1,980			28,560

Dépense totale annuelle, \$7,318.79. Coût de la verge cube, 25 $\frac{3}{4}$ centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Ile de Jones.....				6,330		2,010			8,340
Rivière Ottawa.....				3,510		20,610			24,120
Gananoque.....		1,800				9,520			11,320
Kingston.....								4,530	4,530
Baie Collin.....								3,300	3,300
Pictou.....								1,080	1,080
		1,800		9,840		32,140		8,910	52,690

Dépense totale annuelle, \$8,276.53. Coût de la verge cube, 15 $\frac{7}{10}$ centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Belleville.....						1,380		420	1,800
Port-Hope.....			780		990	22,530		2,620	26,920
Cobourg.....						2,430		810	3,240
Trenton.....	1,500	4,500	3,240					1,170	10,410
Amherstburg.....			585	825					1,410
	1,500	4,500	4,605	825	990	26,340		5,020	52,690

Dépense totale annuelle, \$8,091.13. Coût de la verge cube, 18 $\frac{7}{10}$ centins.

DRAGUEUR "QUEEN."

Yamaska.....				1,638		1,543			3,181
Rivière Ottawa.....						23,402			23,402
Hog-Back.....	100				500				600
Belleville.....		1,978	1,976	380	3,342				7,676
	100	1,978	1,976	2,018	3,842	24,945			34,859

Dépense totale annuelle, \$5,985.78. Coût de la verge cube, 17 $\frac{1}{2}$ centins.

DRAGUEUR "ST-LOUIS."

Trenton.....								4,475	4,475
Rivière Ottawa.....						6,150			6,150
Baie la Vallière.....				4,896		635			5,531
Québec.....	480		270		140				890
Longueuil.....	45								45
	525		270	4,896	140	6,785		4,475	17,091

Dépense totale annuelle, \$5,393.36. Coût de la verge cube, 31 $\frac{7}{8}$ centins.

Coût du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-huit années terminées le 30 juin 1891.				Pour l'année 1891-92.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Coût.		Coût pour le comté.		Coût.		Coût pour le comté.				
		c. vgs.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	c. vgs.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
Antigonish	Antigonish	22,025	3,049 15	22,025	3,049 15	22,025	3,049 15	22,025	3,049 15	22,025	3,049 15	22,025
	Havre aux Bouches	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568	2,498 48	10,568
	Tracadie	12,245	5,530 29	12,245	5,530 29	12,245	5,530 29	12,245	5,530 29	12,245	5,530 29	12,245
	Anse McNair	1,725	4,443 82	1,725	4,443 82	1,725	4,443 82	1,725	4,443 82	1,725	4,443 82	1,725
	Bayfield	1,710	4,405 19	1,710	4,405 19	1,710	4,405 19	1,710	4,405 19	1,710	4,405 19	1,710
	Arisaig	3,540	3,853 30	24,580 23	3,853 30	3,540	3,853 30	24,580 23	3,853 30	3,540	3,853 30	24,580 23
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68	1,635 68	2,825	1,635 68	1,635 68	1,635 68	2,825	1,635 68	1,635 68
	Lingan	22,267	9,275 56	9,275 56	9,275 56	22,267	9,275 56	9,275 56	9,275 56	22,267	9,275 56	9,275 56
Cap-Breton	Sydney	54,600	17,781 54	17,781 54	17,781 54	54,600	17,781 54	17,781 54	17,781 54	54,600	17,781 54	17,781 54
	Pétite Baie Glacée	46,450	16,936 02	16,936 02	16,936 02	46,450	16,936 02	16,936 02	16,936 02	46,450	16,936 02	16,936 02
Cumberland	Port-Caldonia	17,413	8,242 21	8,242 21	8,242 21	17,413	8,242 21	8,242 21	8,242 21	17,413	8,242 21	8,242 21
	Benacadie Pond	20,860	5,993 90	5,993 90	5,993 90	20,860	5,993 90	5,993 90	5,993 90	20,860	5,993 90	5,993 90
Colchester	De N'cel	19,045	3,364 98	3,364 98	3,364 98	19,045	3,364 98	3,364 98	3,364 98	19,045	3,364 98	3,364 98
	Baie des Vaches	8,255	1,892 32	1,892 32	1,892 32	8,255	1,892 32	1,892 32	1,892 32	8,255	1,892 32	1,892 32
Cumberland	Main à Dieu	4,680	2,720 76	2,720 76	2,720 76	4,680	2,720 76	2,720 76	2,720 76	4,680	2,720 76	2,720 76
	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07	20,373 07	65,480	20,373 07	20,373 07	20,373 07	65,480	20,373 07	20,373 07
Digby	Parishoro'	42,595	12,804 68	12,804 68	12,804 68	42,595	12,804 68	12,804 68	12,804 68	42,595	12,804 68	12,804 68
	Wallace	60,835	14,573 49	14,573 49	14,573 49	60,835	14,573 49	14,573 49	14,573 49	60,835	14,573 49	14,573 49
Digby	Digby	12,585	5,056 29	5,056 29	5,056 29	12,585	5,056 29	5,056 29	5,056 29	12,585	5,056 29	5,056 29
	Weymouth	88	28 62	28 62	28 62	88	28 62	28 62	28 62	88	28 62	28 62
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53	1,413 53	1,413 53	5,400	1,413 53	1,413 53	1,413 53	5,400	1,413 53	1,413 53
	Rivière Larry	26,230	6,546 70	6,546 70	6,546 70	26,230	6,546 70	6,546 70	6,546 70	26,230	6,546 70	6,546 70
Halifax	Port Mulgrave	3,532	1,749 78	1,749 78	1,749 78	3,532	1,749 78	1,749 78	1,749 78	3,532	1,749 78	1,749 78
	Sherbrooke	1,260	496 49	496 49	496 49	1,260	496 49	496 49	496 49	1,260	496 49	496 49
Halifax	Chezetcook	3,920	2,598 71	2,598 71	2,598 71	3,920	2,598 71	2,598 71	2,598 71	3,920	2,598 71	2,598 71
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38	2,063 38	2,063 38	6,177	2,063 38	2,063 38	2,063 38	6,177	2,063 38	2,063 38
Halifax	Anse aux Harangs	12,111	8,015 05	8,015 05	8,015 05	12,111	8,015 05	8,015 05	8,015 05	12,111	8,015 05	8,015 05
	Harre de Ketch	2,989	985 59	985 59	985 59	2,989	985 59	985 59	985 59	2,989	985 59	985 59
Halifax	Quai de Richmond	792	182 53	182 53	182 53	792	182 53	182 53	182 53	792	182 53	182 53

Cours du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-huit années terminées le 30 juin 1891.		Pour l'année 1891.		Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
Inverness	Quai de Roche	1,750	620 28	.....	.....	1,750	620 28	.....
	Ferrinus du ch. de f. d'Halifax	19,200	6,187 38	.....	.....	19,200	6,187 38	.....
	Jeddore.	21,515	4,958 55	.....	.....	21,515	4,958 55	.....
	North-West Arm.	7,350	2,970 39	.....	.....	7,350	2,970 39	.....
	Quai de la ligne Cunard.	1,400	530 04	29,106 91	.....	1,400	530 04	29,106 91
	Whycomagh.	19,760	3,491 91	.....	.....	19,760	3,491 91	.....
	Campbell's Pond.	4,940	872 83	.....	.....	4,940	872 83	.....
	Port-Hastings.	270	190 37	.....	.....	270	190 37	.....
	Chéticamp.	122,100	38,350 65	25,060	7,362 08	147,160	45,712 73	.....
	Maibou.	100,597	41,978 86	16,020	4,161 86	116,617	46,140 72	.....
Lunenburg	Port-Hood.	2,800	855 44	1,553	403 48	4,353	1,258 92	97,666 88
	Lunenburg.	70,510	22,194 57	.....	.....	70,510	22,194 57	.....
	Bate de Mahone.	21,844	5,958 65	.....	.....	21,844	5,958 65	.....
	Anse Végler.	11,610	5,075 53	33,228 75	.....	11,610	5,075 53	33,228 75
	Acadia Coal Co, quai.	10,240	3,560 26	1,260	327 35	11,500	3,887 61	.....
	Albion Mines.	9,475	2,181 25	.....	.....	9,475	2,181 25	.....
	Rivière de l'Est.	104,795	25,067 22	21,350	7,967 94	126,145	33,035 16	.....
	Halifax Coal Co, quai.	1,650	359 90	.....	.....	1,650	359 90	.....
	Quai public de Pictou.	7,020	1,634 82	.....	.....	7,020	1,634 82	.....
	do du marché de Pictou.	73,930	20,527 55	.....	.....	73,930	20,527 55	.....
Pictou	do du ch. de fer de do	32,164	9,959 31	.....	.....	32,164	9,959 31	.....
	Débarcadère de Pictou.	7,345	2,880 01	.....	.....	7,345	2,880 01	.....
	Vale Colliery, quai.	1,395	682 15	.....	.....	1,395	682 15	.....
	Rivière Jean.	85,173	23,243 98	.....	.....	85,173	23,243 98	.....
	Granton.	25,110	10,707 59	.....	.....	25,110	10,707 59	.....
	New-Glasgow.	26,310	5,705 09	.....	.....	26,310	5,705 09	.....
	Rivière du Milieu.	7,000	2,138 60	.....	.....	7,000	2,138 60	.....
	Dwyer, quai.	720	283 22	8,295 29	.....	720	283 22	116,226 27
	Liverpool.	12,940	4,762 38	.....	.....	12,940	4,762 38	4,762 38
	Queen.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Richmond	D'Escoisse.	11,860	5,962 13	8,550	3,265 81	20,410	9,227 94	.....
	Canal Saint-Pierre.	79,161	24,434 52	3,825	1,460 99	82,986	25,895 51	.....
	Saint-Pierre.	7,150	2,407 41	.....	.....	7,150	2,407 41	.....

Shelburne	Grand Goulet.	23,534	5,570 49	.....	.....	23,534	5,570 49	.....
	Rivière Bourgeois.	18,920	4,468 87	.....	.....	18,920	4,468 87	.....
	Marine Ship.	320	56 53	42,899 95	4,726 80	320	56 53	47,626 75
Yarmouth	Lockeport.	34,048	10,591 41	.....	.....	34,048	10,591 41	.....
	Barrington.	20,205	7,656 50	18,249 91	2,426 57	24,580	10,085 07	20,676 48
Hants.	Yarmouth.	105,524	38,951 26	4,375	2,426 57	105,524	38,951 26	38,951 26
	Windsor.	5,450	1,627 60	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspee Bay.	3,820	1,569 95	.....	.....	3,820	1,569 95	1,569 95
	Dragueur "C."	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	.....	762 98	762 98	.....	.....	762 98	762 98
	.....	1,608,247	520,095 98	520,095 98	81,993	27,376 08	1,690,240	547,472 06

Cotr du dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Travaux Publics.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-neuf années terminées le 30 juin 1891.			Pour l'année 1891-92.			Quantité totale.	Cott total.	Cott pour chaque comté.
		Quantité.	Cott.	Cott pour le comté.	Quantité.	Cott.	Cott pour le comté.			
		Vgs. c.	\$ cts.	\$ cts.	c. yds.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. c.	\$ cts.	\$ cts.
Gloucester..	Badhurst.....	72,607	20,629 52	20,629 52				72,607	20,629 52	20,629 52
Kent.....	Richibucto.....	67,185	20,985 64					87,573	32,293 78	
	Cocagne.....	27,180	9,601 45		20,388	11,908 14		27,180	9,601 45	
	Bucconchie.....	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Priest's Point.....	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
do Chapel Point.....	4,140	1,510 07					4,140	1,510 07		
do quai de Robertson.....	45	14 23	37,956 33				45	14 23	49,284 47	
Northumberland	Horse Shoe, Miramichi.....	160,417	44,594 13					160,417	44,595 13	
	Outer Bar.....	13,125	4,032 67					13,125	4,032 67	
	Grande Dune.....	37,975	10,121 67	58,748 47				37,975	10,121 67	58,748 47
Queen's.....	Grand Lake.....	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	do Anse de Mc Mann.....	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg.....	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Washademoak.....	48,975	6,340 83	39,354 35				48,975	6,340 83	39,354 35
Restigouche.....	Dalhousie.....	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse.....	29,400	9,008 64	15,551 72				29,400	9,008 64	15,551 72
Saint-Jean.....	Terminus du ch. de fer Interc.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Le Narv.....	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Marble Cove.....	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray.....	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai d'Indiantown.....	1,615	1,192 83					1,615	1,192 83	
	Grand quai.....	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai d'Adams.....	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Miller et Woodman.....	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford et Sletson.....	8,015	942 29					8,015	942 29	
	Quai International.....	450	52 90					450	52 90	
Quai de la ligne Anchor.....	4,695	996 81	63,445 63				4,695	996 81	63,445 63	
Sunbury.....	Oromocto.....	188,678	36,311 11	36,311 11	36,785	6,251 27	225,463	42,562 38	42,562 38	
Westmoreland..	Pointe du Chêne.....	69,700	21,125 92	21,125 92			69,700	21,125 92	21,125 92	

56 Victoria.

Documents de la Session (No. 8.)

A. 1893

York.....	Ferdinand.....	39,395	76,99 15				39,395	76,99 15	
	St. Mary's Ferry.....	15,570	6,827 36				15,570	6,827 36	
	Gibson.....	30,395	4,379 52	18,906 03			30,395	4,379 52	18,906 03
King.....	Bellisle, Pointe.....	60,170	8,156 76				60,170	8,156 76	
	Hampton.....	14,130	2,505 33				14,130	2,505 33	
	Perry, Pointe.....	38,020	5,685 81		17,850	3,033 44	31,980	5,638 77	
	Laub, Pointe.....	22,925	3,189 65	19,537 55			38,020	5,685 81	
							22,925	3,189 65	22,570 99
		1,411,757	331,566 63	331,566 63	75,023	20,592 85	1,486,780	352,159 48	352,159 48

Côté du dragage dans l'île du Prince-Edouard pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Comté.	Localité.	Total pour les dix-neuf années terminées le 30 juin 1891.				Pour l'année 1891-92.				Côté total.	Côté pour chaque comté.
		Quantité.		Côté.		Quantité.		Côté.			
		Vgs. c.	\$ cts.	Vgs. c.	\$ cts.	Vgs. c.	\$ cts.	Vgs. c.	\$ cts.		
King.	Grande Rivière.....	46,110	8,963 97	.....	.....	46,110	8,963 97	.....	.....	10,294 56	.....
	Rivière Montague.....	106,140	17,119 43	.....	.....	106,140	17,119 43	.....	.....	670 61	.....
	Havre de Murray.....	44,430	7,378 33	.....	.....	44,430	7,378 33	.....	.....	27,498 03	.....
	Sturgeon.....	.....	33,461 73	.....	.....	13,595	5,540 45	.....	.....	10,926 09	.....
	Quai de Charlottetown.....	41,303	10,264 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,661 16	.....
Queen.	Traverse de do	4,045	670 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	548 00	.....
	Crapaud.....	89,782	27,498 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,780	.....
	Pownal.....	44,400	3,004 55	.....	.....	3,243	1,321 54	.....	.....	31,650	.....
	Rocky Point.....	91,440	14,661 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750	.....
	Rivière Vernon.....	17,860	6,326 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,165	.....
	Wood Islands.....	2,780	548 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,825	.....
	Crrique de Neuf Milles.....	31,650	6,286 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,195	.....
	Quai de Hickey.....	750	150 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38,015	.....
	Pointe de Carr.....	12,165	2,441 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,161	.....
	Pinette.....	3,825	756 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,068	.....
	Fort Augustus.....	3,195	631 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,343	.....
	Traverse de South Port.....	33,015	5,528 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,950	.....
	Red Point.....	7,161	3,879 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,649	.....
	C/H town Steam Nav. Co.	7,668	4,904 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,002	.....
	do Quai de Connolly	3,417 17	3,417 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,729 86	.....
do do Feake Bros.	5,343	3,424 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,013 37	.....
do do C.F.I.P.-E.	4,950	2,077 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,070	.....
Rustico-Nord	13,536	4,775 38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,387	.....
do Sud.....	11,649	4,109 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,157	.....
Crrique de Gauthier.....	17,847	8,305 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,005 45	.....
Georgetown.....	.....	120,257 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,518 03	.....
Prince.	Summerside.....	15,855	2,485 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	189,886 62	.....
	Jeté de Hurd's Point.....	41,070	7,289 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	189,886 62	.....
	Tignish.....	11,387	13,005 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,847 19	.....
	Cascumpee.....	1,157	538 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	189,886 62	.....
	.....	715,868	177,048 28	.....	.....	31,382	12,788 34	.....	.....	189,886 62	.....

Côté du dragage dans Québec, pour les vingt années terminées le 30 juin 1892, à même le crédit des Provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Quantité.	Côté.	Côté pour le comté.	Quantité totale.	Côté total.	Côté pour chaque comté.
		Vgs. c.	\$ cts.	\$ cts.	Vgs. c.	\$ cts.	\$ cts.
Iles de la Madeleine, comté de Gaspé.....	Hayre aux Maisons.....	6,800	2,392 92	.....	6,800	2,392 92	.....
	Ambhest, Havre d.....	495	242 05	.....	495	242 05	.....
	Rivière-du-Loup.....	2,587	825 47	.....	2,587	825 47	.....
	* Rimouski.....	8,123	3,997 59	.....	3,123	3,997 59	.....
	.....	18,005	7,458 03	.....	18,005	7,458 03	.....

* Du montant voté pour le dragage de Québec.

Travaux Publics.

État du dragage, indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Année.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
1872-73.	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	6,800	2,392 92	61,320	21,663 20	0 35 328		
1873-74.	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28 071
1874-75.	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	121,294	40,456 77	0 33 354
1875-76.	79,935	17,040 52	91,974	17,885 90	.....	.....	230,192	49,818 22	0 21 642
1876-77.	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	279,935	70,766 91	0 23 594
1877-78.	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	270,787	64,943 04	0 23 983
1878-79.	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	295,352	64,831 88	0 21 951
1879-80.	63,540	16,581 79	127,984	34,765 84	.....	.....	228,379	64,396 69	0 28 197
1880-81.	44,315	12,385 85	87,118	33,363 71	.....	.....	180,085	45,439 46	0 25 232
1881-82.	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	216,531	61,347 15	0 23 331
1882-83.	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	.....	.....	260,716	67,509 00	0 25 890
1883-84.	47,068	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	284,368	79,569 01	0 27 959
1884-85.	128,997	24,460 35	70,104	25,280 73	.....	.....	268,359	62,376 68	0 23 242
1885-86.	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	142,432	46,706 34	0 33 556
1886-87.	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	128,977	43,288 79	0 32 58
1887-88.	60,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	138,102	45,000 00	0 27 29
1888-89.	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	146,783	64,798 03	0 30 71
1889-90.	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	.....	.....	177,273	54,451 87	0 30 23
1890-91.	96,588	20,375 09	61,698	24,386 57	.....	.....	188,398	60,757 25	0 32 249
1891-92.	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	1,486,782	352,159 56	1,645,056	535,536 78	18,005	7,458 03	3,899,698	1,084,990 94	0 27 82		

ÉTAT du dragage indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province et le coût de chaque dragage pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Année.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ÉCOSSE.		QUÉBEC.		ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.				
	Vgs cub.	\$ cts.	Vgs cub.	\$ cts.	Vgs cub.	\$ cts.	Vgs cub.	\$ cts.			
1878-79.	245	555 13	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26 58
1879-80.	12,370	3,666 90	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29 64
1880-81.	11,140	2,560 25	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22 98
1881-82.	10,640	2,650 00	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24 60
1882-83.	8,190	2,500 00	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30 52
1883-84.	5,460	2,500 00	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45 78
1884-85.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1885-86.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1886-87.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1887-88.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888-89.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1889-90.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1890-91.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1891-92.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	48,045	14,432 28	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Travaux Publics.

État du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées par, et les déboursés faits par chaque dragueur, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt années terminées le 30 juin 1891.				1891-92.				Totaux pour les vingt années terminées le 30 juin 1892.							
	Quantité totale.		La vge cube.		Quantité		Coût.		La vge cube.		Quantité totale.		Coût total.		La vge cube.	
	Vgs.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Vgs.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Vgs.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Vgs.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.
"New Dominion"	806,883	150,910 46	18-70	54,635	9,284 71	16-99	861,468	160,195 17	18-59							
"Canada,"	531,546	186,553 71	35-09	38,453	9,989 95	25-97	569,999	196,543 66	34-53							
"Cape Breton,"	534,988	139,074 33	25-99	.....	.....	.....	534,988	139,074 33	25-99							
"Prince Edward"	726,703	178,799 21	24-60	31,382	12,788 34	40-75	758,085	191,587 56	25-27							
"St. Lawrence"	725,081	226,432 31	31-22	24,763	13,734 71	55-46	749,844	240,167 02	32-02							
"Geo. McKenzie"	372,616	135,966 08	36-48	39,165	14,959 56	38-19	411,781	150,925 64	36-65							
Totaux	3,697,717	1,017,736 10	27-52	188,398	60,757 27	32-24	3,886,115	1,078,493 37	27-62							

État du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt années terminées le 30 juin 1892.

Localité.	Vingt années, de 1872-73 à 1890-91.				1891-92.				1890-91.						
	Quantité totale.		Coût total.		Quantité		Par verge cube.		Coût total.		Quantité totale.		Par verge cube.		
	Yds.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Yds.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Yds.	\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Yds.	\$ cts.	\$ cts.
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	30-06	.....	.....	.....	.....	42,595	12,804 68	30-06	.....	.....	42,595	12,804 68	30-06
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	29-86	.....	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	29-86	.....	.....	5,450	1,627 60	29-86
Totaux	48,045	14,432 28	30-03	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	30-03	.....	.....	48,045	14,432 28	30-03

ANNEXE N^o 4.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DE L'OUTAOUAIS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 4.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE L'OTTAWA.

N^o de renvoi 41053.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 octobre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surveillant des travaux dont il a la charge sur la rivière Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA, 3 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport qui suit sur les travaux dont j'ai la charge, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Vers la fin de l'été et dans le cours de l'automne de 1891, avant la clôture de la navigation, l'élévation des eaux de diverses rivières de la Vallée d'Ottawa a été relativement bonne pour la descente du bois, et la plus grande partie du bois, que ce fût du bois carré ou du bois équarri sur deux faces ou des billots, atteignit sa destination à une époque un peu plus tardive qu'à l'ordinaire.

On a examiné les fondations des glissoires, des barrages et des piles, la descente du bois terminée, on commença, dans l'automne, à exécuter les travaux nécessaires de réparation et de reconstruction qui peuvent se décrire comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS DE L'OTTAWA.

Carillon.—Une partie de l'estacade de direction en haut de la tête de la glissoire, où il existe un contre-courant très fort, était pliée et en dehors de la ligne, il devint conséquemment nécessaire de redresser et de fortifier l'estacade en boulonnant des pièces de bois latérales sur les pièces qui existaient déjà. Cette section d'estacade a été planchée à neuf et on a posé de nouvelles tiges où c'était nécessaire.

Station d'Ottawa ou station de la Chaudière-Sud.—Les piles d'appui des deux côtés du second empellement et dont le bois était pourri ont été reconstruite en posant du bois neuf et en les remplissant de pierres ; les assises en bois des empellements ont été renouvelées ; la pile latérale de la glissoire a été planchée à neuf de manière à former une plate-forme devant servir de dépôt et pour permettre aux hommes de travailler ; on a réparé la charpente à encaissement et la palplanche de la glissoire, et on a peinturé ou blanchi le magasin général, les hangars et les clôtures ; on a fait certaines réparations à la résidence officielle du gardien de la glissoire.

Station de Hull ou du nord de la Chaudière.—Ici les accessoires des empellements ont été réparés, et le radier de la glissoire a été replanché.

Abord du pont et chaussée du chemin entre Ottawa et Hull.—On a enlevé de temps à autre la boue de cette rue affairée et on a mis de la pierre là où c'était nécessaire. Ainsi que je l'ai dit dans des rapports antérieurs il est très à désirer qu'on adopte un

Travaux Publics.

pavage plus durable pour ce bout de chemin sur lequel passe constamment un trafic considérable.

PONTS À OTTAWA ET À HULL.

Pont Union.—On a renouvelé complètement le tablier du pont, le milieu est en orme et les côtés en pin rouge ; on a réparé tous les ouvrages en fer ; on a resserré les tarauds des étriers des poutres ainsi que les tarauds des tiges de raccordement en haut et en bas ; on a ajouté les tiges en haut et en bas et les tiges latérales et transversales ; on a enlevé les rondelles en fonte brisées et on les a remplacées par des rondelles en fer malléable ; on a réparé les barres de fer de façade ; on a fait des changements dans les intersections des tiges du sommet, afin d'empêcher le bruit ; on a resserré les boulons et on a assujéti les tarauds des tiges, des poutres, etc ; et on a solidé et fortifié et renforcé le parapet là où il y avait du jeu.

Ponts de la glissoire et chenaux hydrauliques de la Chaudière.—On a relâché les tiges des armatures nord et sud dans le but de diminuer la tension ; on a plombé les poutres du plancher et les contre-fiches du sommet ; on a enlevé la rouille des barres des travées du fond, du pied des poteaux et des tiges ainsi que des poutres du plancher environ trois pieds de chaque côté de l'ouverture où l'eau et la poussière s'étaient logées et les parties qui ont été nettoyées ont été recouvertes d'une couche de peinture. Pour ce qui est des autres travées de ce pont les tiges latérales et transversales ont été ajustées et on a mis des boulons là où les contre-fiches étaient lâches ; on a posé de nouvelles entretoises pour renforcer le parapet en fer et le tablier du pont a été renouvelé là où il était usé. Le trottoir de l'abord à l'extrémité sud-est de ce pont a été renouvelé sur une distance de vingt-cinq pieds.

Pont de Hull.—Le tablier du pont sur le chenal de la glissoire a été refait en pin rouge et garde-corps a été renforcé et en parti renouvelé. Le trottoir de l'abord du pont, près de l'étang, a été réparé d'un bout à l'autre ; les pièces de l'assise qui étaient pourries ont été remplacées par des neuves et le garde-corps a été renforcé et entretoisé.

Ponts des Sapeurs sur le canal Rideau.—Le tablier de ce pont a été réparé où c'était nécessaire et le trottoir du côté nord a été complètement renouvelé.

Pont Dufferin sur le canal Rideau.—Le trottoir à l'extrémité sud-est près du point de raccordement avec l'abord du pont des Sapeurs, a été renouvelé.

Pont de la rue Maria.—Ce pont jeté sur le canal immédiatement au sud du bassin devrait être remplacé par une construction plus solide que celle dont on se sert depuis près de vingt ans. On croit comprendre que votre département a des plans pour un nouveau pont à cet endroit, les piliers devant être en pierre et la superstructure en fer et en acier ; je recommanderais que le nouveau pont soit construit aussitôt que possible, car malgré les réparations qu'on y a faites l'année dernière en y mettant des étais en bois et des entretoises, toute la construction est laide et elle ne plus accommoder sans danger le trafic qui y passe. On a réparé le tablier tel que requis, mais on ne pourra guère le faire à l'avenir avec un résultat quelque peu utile.

Station des Chats.—A cet endroit les pièces de bois de la pile latérale de la glissoire ont été renouvelées là où elles étaient pourries ou usées et la pile a été remplie de pierres. On a renouvelé le plancher de la glissoire là où c'était nécessaire et l'empellement-guide a été réparé.

Station des Chenaux.—On a renforcé les estacades de cet endroit en mettant de grosses pièces de bois munies de chaînes et d'anneaux. Le treuil et le chalan ont été réparés.

Station du Portage du Fort.—Certaines parties des estacades de direction étant pourries on les a réparées en y boulonnant des pièces de bois en pin blanc et on a fait l'acquisition de pieux en orme pour la pile de la glissoire.

Station de la Montagne.—La pile extérieure de la glissoire voisine des rapides a été en grande partie reconstruite, les façades latérales ont été refaites en bois franc, le remplage en pierre a été remplacé et de nouveaux empellements ont été mis à la place des anciens ; on a posé de nouvelles longuerines transversales pour appuyer la glissoire où c'était nécessaire et on a planté dans la construction des poteaux en bois franc.

Station de Calumet.—On s'est procuré un nouveau jeu de pièces d'arrêt pour un désempellement, et on a préparé le bois destiné aux réparations du bassin.

Station de Rocher Capitaine.—Le bois de la pile latérale de la glissoire a été enlevé là où il était pourri et usé, et remplacé par du bois neuf; le plancher du fond a été réparé.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—On a réparé le campement des hommes qui travaillent aux estacades; on a enlevé du canal supérieur du sable et diverses autres matières; des déchets de scierie, de l'écorce, etc., ont été enlevés de la décharge près de l'ouverture inférieure de portage, et une estacade à aile a été placée pour retenir le bois de petites dimensions, qui, par la rapidité du courant, pourrait échapper au-dessous de l'estacade principale.

Rivière Madawaska.—Les principales réparations qu'on a faites sur cette rivière l'ont été au barrage de McFadden's Shoal, et au barrage qui se trouve au pied des Rapides Longs, que le feu avait avarié. L'estacade et les piles des Petits-Rapides ont aussi été réparées ainsi que les barrages et les piles à la chute de Barrette et aux rapides de la Chaîne.

Rivière Coulonge.—On a posé un plancher sur toute la longueur de la glissoire de High-Falls et certaines réparations nécessaires ont été faites à certaines poutres du fond, à la semelle et aux poteaux de la glissoire.

La rivière, à cet endroit, escarpée sur un parcours de quatre milles, à partir de son embouchure, par une gorge de roche qui forme une crevasse dans la cime des Laurentides; et sur sa rive gauche est construite la glissoire à pièces isolées, longue d'environ 3,000 pieds. Un éboulement de roc détaché de la falaise presque perpendiculaire a eu lieu et a emporté une partie de la glissoire qu'il a fallu reconstruire; et comme il y avait de gros morceaux de roc détaché et des cailloux qui, par suite des changements atmosphériques, menaçaient de s'abattre à tout moment, on a pris des mesures pour en avoir quelques-uns bien en place et en enlever d'autres au moyen de la dynamite.

Rivière Noire.—Les pièces de fondations de la glissoire, à High-Falls, sur cette rivière, ayant été primitivement posées sur des dosses appuyées sur un lit de roc, obliquant vers le bas dans la direction des rapides et des chutes, et sans qu'on ait pris les moyens de les maintenir en place, il s'en est suivi que la glissoire, sur une longueur d'environ 120 pieds, a incliné vers les chutes ce qui fit plier la superstructure en proportion de l'affaissement du rocher. On a dû remédier à cela en enlevant l'ancienne construction dans le but de poser des fondations solides et de renouveler les poteaux des longuerines courbées, et faire le planchéage nécessaire pour remplir l'ouverture. On a aussi réparé les pièces de bois des piles et le lambrissage des autres parties de la construction.

Rivière Petewawa.—À la première et à la troisième chute de cette rivière on a réparé les fondations et la superstructure des glissoires; ainsi que les assises et le lambrissage de ce barrage à la tête de la glissoire de la deuxième chute. À la station de la Chute-Croche on a remplacé les pièces de bois et le planchéage usés et pourris des barrages et des piles latérales par du bois neuf.

RECONSTRUCTION.

À la station de Bois-Dur, sur la rivière Petewawa, les barrages et les estacades ont été en grande partie reconstruits, de même que certaines parties du barrage de retenue principal au lac des Cèdres, et l'empellement et les travaux à l'entrée de la glissoire à la chute de McDonell; à la Chute-Croche, sur la même rivière, une partie du barrage a été reconstruite et mis en état de fournir l'eau nécessaire à la glissoire.

Le printemps de 1892 s'annonça sous des auspices favorables à la descente du bois sur les tributaires, mais la température ayant baissé quelques jours après que les opérations eurent commencé le passage du bois carré et des billots éprouva un arrêt subit sur les criques supérieures et les eaux passèrent aux biefs inférieurs des rivières graduellement sans avoir l'effet désiré de faire flotter tout le bois jusqu'au cours d'eau plus considérables où il était plus facile de le contrôler. Plus tard il arriva d'abondantes pluies dans certaines régions d'exploitations forestières, et cette

Travaux Publics.

eau jointe à celle qu'on fit sortir des réservoirs maintint une élévation de niveau relativement favorable pour les opérations des hommes préposés à la descente du bois et à sa mise en radeau. Sur d'autres rivières, toutefois, l'eau a été très basse et les améliorations qui servent à faciliter la descente du bois ont été soumises à une usure plus considérable que d'habitude. On espère que la grande masse du bois aura atteint sa destination avant la fin de la présente saison de la navigation, et que le bois en retard sera assez avancé pour qu'on puisse employer le bois carré et les billots dès le commencement du printemps prochain.

La formation de barres composées de sable et d'autres matières dans la rivière Gatineau, dans le voisinage de l'estacade principale a eu l'effet de changer la direction des courants, d'affouiller la rive gauche de la rivière sur une distance considérable et de gêner les bateaux à vapeur et les barges qui naviguent sur cette rivière; pour ne rien dire du supplément de frais que coûte la mise des billots dans les estacades, il faudra faire du dragage pour y remédier et il serait très à désirer que l'on commençât ces travaux.

L'état suivant, fourni par le percepteur des péages des glissoires dans votre ministère, fait voir la quantité des diverses espèces de bois qui a passé par les travaux de l'Etat, ainsi que le revenu qu'ont produit les droits pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport.

Etat du nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat, sur la rivière Ottawa et les tributaires pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

	Pièces.
Pin blanc.....	14,961
" rouge.....	2,947
Bois méplat d'estacade et de construction.....	10,453
Epinette ronde.....	2,619
Bois de construction.....	47,473
Cèdres.....	6,458
Traverses de chemins de fer.....	107,122
Billots.....	2,123,326
Bois méplat mêlé.....	3,640
	2,318,899

et 3,618 cordes de bois de pulpe et 9 coupons de traverses.

Le revenu provenant de ce qui précède s'est élevé à \$44,260.42.

En présentant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur contrôleur des travaux de l'Ottawa.

A M^r LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef des travaux publics,

Ottawa.

ANNEXE N° 4.—Etat des dépenses de reconstruction et de réparations sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'année expirée le 30 juin 1892.

Nom des travaux.	District.	Lettre d'autorisation.		Dépenses autorisées.	Dépenses faites ou obligations contractées du 1er juillet 1891, au 30 juin 1892.	Remarques.
		N°.	Date.			
Pont Dufferin, Ottawa, Ont.	Cité d'Ottawa				\$ 53 30	Réparations.
do des Sappeurs do	do				391 46	do
do de la rue Maria do	do				147 31	do
Ponts de fer sur les glissoires, magasins, etc., Ont.	do			4,000 00	879 42	do
Pont Union, Ont. et Qué.	Cité et comté d'Ottawa	36613	26 octobre		945 96	do
Chemin et abords des ponts entre Ottawa et Hull, Ont. et Qué.	do				1,429 06	do
Pont de Hull, Qué.	Comté d'Ottawa				147 06	do
Station de Carillon, rivière Ottawa, Ont.	do de Prescott				379 99	do
Chaudière-Sud do	Cité d'Ottawa				713 22	do
Station des Chats do	Lanark-Nord				596 63	do
do des Chenaux do	Renfrew-Sud				239 48	do
do du Portagedu Fort do	do Nord				57 80	do
do de la Montagne, rivière Ottawa, Qué.	Comté de Pontiac				2,479 74	do
do de Calumet do	do do				699 14	do
do du Rocher Capitaine do	do do			16,000 00	496 53	do
Rivière Gatineau, Qué.	do d'Ottawa				1,693 28	do
do Madawaska, Ont.	Renfrew-Sud				4,905 07	do
do Coulonge, Qué.	Comté de Pontiac				1,341 76	do
do Noire, Qué.	do do				1,889 93	do
do Petewawa, Ont.	Renfrew-Nord				1,625 61	do
do do	do	36611	26 octobre		2,722 87	Reconstruction.
Total				3,000 00	22,885 52	

ANNEXE N° 5.



RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRS ET LES ESTACADES DE LA RÉGION DE NEWCASTLE

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 5.

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES ET LES ESTACADES DE LA RÉGION DE NEWCASTLE.

N^o de renv. 136802.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 décembre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de Mr R. B. Rogers, ingénieur-surintendant des travaux de la région de la Trent et de Newcastle, sur les travaux sous sa direction, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

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

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE TRENT ET DE LA RÉGION DE NEWCASTLE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 19 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Les travaux de cette région existent pour deux objets, savoir: les travaux érigés pour la navigation et ceux érigés pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous l'administration du ministère des travaux publics.

Ces constructions sont situées le long de la rivière Trent entre la baie de Quinté et le lac Balsam, soit une distance d'environ 170 milles.

Il y a une très grande abondance d'eau, et à mesure que le pays se déboise, la retenue de l'eau dans les réservoirs d'amont devient chaque année une question de plus en plus importante pour les divers intérêts qui dépendent de l'alimentation de l'eau.

L'eau, le printemps dernier, n'a atteint qu'un niveau ordinaire à cette époque.

L'eau, à l'automne de 1891, a été très basse, plus basse qu'elle ne l'a été depuis plusieurs années, en partie, parce qu'elle n'est pas convenablement emmagasinée dans les réservoirs d'amont, au printemps, et en partie à cause de la très grande sécheresse de l'été dernier.

L'année dernière, il est passé par cette voie un plus grand nombre de billots que d'habitude.

On devrait adopter des règlements concernant la quantité de billots qu'on fait descendre à la fois. Présentement, les billots descendent en quantité de quinze à soixante mille à la fois. Lorsqu'ils arrivent à un rétrécissement du chenal, le passage de la rivière pour la navigation comme pour les autres marchands de bois est parfois interrompu pendant plusieurs jours de suite. Une des plus fortes maisons a fait descendre ses billots en petite quantité cette année, à l'aide de remorqueurs à vapeur; et les propriétaires m'assurent que ce moyen a été plus rapide et plus économique que l'ancien mode. Les billots de cette maison n'ont pas interrompu la navigation un seul instant durant toute la descente. On devrait aussi adopter des mesures rigoureuses dans le but de mettre fin à l'enlèvement constant des bouées mises le long de la route dans le but de marquer le chenal.

Travaux Publics.

Les réparations qui suivent ont été faites aux différentes stations:—

CHUTE FÉNÉLON.

Le côté sud de la glissoire, sur lequel repose l'extrémité de la scierie de la succession Smith, et dont la partie supérieure forme l'étang qui alimente la scierie, était considérablement détérioré et tombait en ruine à plusieurs endroits. Plutôt que de faire les frais de reconstruire la charpente à encastrement tel qu'elle était autrefois, j'ai diminué de sept pieds la largeur de la glissoire et je boulonnai dans le roc une ligne de pièces de bois à partir du côté inférieur de la pile de la jetée, et je planchêai la façade intérieure de cette ligne avec des madriers de 6 pouces, ce qui a fait un côté neuf pour la glissoire. Deux piles ont aussi été construites à l'extrémité inférieure de la glissoire. On a aussi réparé le plancher de la glissoire. Cette glissoire est maintenant en très bon état.

BUCKHORN.

Les estacades de partage ont été réparées, et 1,000 pieds d'estacades à pièce isolée ont été construits.

PETERBOROUGH.

Le tablier de la glissoire que les billots de la compagnie Dickson avaient enlevé a été remplacé.

LAKEFIELD.

Deux piles d'arrêt ont été construites en amont du détroit à Lakefield afin d'empêcher les grandes quantités de billots d'intercepter le chenal.

RIVIÈRE TRENT.

Une partie du haut-fond en aval du chenal de Hastings a été enlevée, mais les hautes eaux ont empêché de terminer les travaux.

Je vous transmets aussi un tableau qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires pendant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur-surintendant.

A Mr LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef, ministère des travaux publics.

ÉTAT indiquant le nombre de morceaux de bois, etc., qui sont passés par les différentes glissoires de la Trent et de celles de la région de Newcastle, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Station.	Billots.	Cèdre de 8 pieds.	Cèdre de 16 pieds.	Bois d'esta- cades.	Traverses de chemin de fer.	Boulons.	Bois carré.
Chute Fénélon	180,000	8,880		30			
Bobcaygeon	115,000	8,880		30			
Buckhorn	115,000	8,880		216			
Lovesick	224,000	8,880		216			
Burleigh	224,000	8,880		216			
Pointe Young	160,500	27,500		1,430			
Lakefield	110,000	27,500		2,096			
Peterboro'	110,000	27,500		2,096			
Hastings	42,659			1,496			
Chute Heeley	42,659			1,496			
Rapide Chisholm	107,344	86,808	57,256	1,619	6,781	4,588	63

ANNEXE N° 6.



RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU ST-MAURICE

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 6.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU SAINT-MAURICE.

N^o de renv. 44422.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er décembre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. Thomas Berlinguet, ingénieur surintendant des glissoires et des estacades de la région du Saint-Maurice sur les travaux sous sa direction, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

TROIS-RIVIÈRES, 16 novembre 1892.

MONSIEUR,—Comme vous le demandez dans votre lettre n^o 39425, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les travaux du Saint-Maurice, pour l'exercice 1891-92 expiré le 30 juin dernier.

Le Saint-Maurice est un des principaux tributaires du Saint-Laurent non seulement à cause de sa longueur mais aussi du volume de ses eaux. Les trois branches que forment son embouchure se réunissent à environ un mille du Saint-Laurent, et de là la rivière a une largeur moyenne d'un quart de mille jusqu'à Weymontachingue, c'est-à-dire sur un parcours de plus de 300 milles en amont de son embouchure.

Le cours du Saint-Maurice est accidenté par un grand nombre de rapides et de chutes, néanmoins, il y a des étendues considérables qui sont navigables.

L'histoire des débuts du commerce de bois sur le Saint-Maurice est intéressante. Ce ne fut qu'en 1825 que le gouvernement prit des mesures pour diviser en section régulière le vaste territoire du Saint-Maurice.

En 1852, les coupes de bois furent définitivement et systématiquement constituées. L'année suivante de grandes améliorations furent faites dans la rivière pour faciliter la descente du bois.

Ces améliorations se continuèrent subséquemment chaque année, et c'est ainsi que l'immense territoire des coupes de bois de Saint-Maurice atteignit l'importance qu'il a aujourd'hui.

La première scierie de quelque importance fut érigée sur le Saint-Maurice. Ce fut aux Grès, à environ 16 milles en aval de Trois-Rivières, elle fut construite en 1846; la seconde fut érigée à la pointe des Américains en 1853.

En 1867, une troisième scierie fut bâtie sur l'île Bellerive, à l'embouchure du Saint-Maurice, île qui est maintenant connue sous le nom d'île Baptist. Aujourd'hui il existe quatre grandes scieries sur le Saint-Maurice, trois aux Trois-Rivières et une aux Grandes Piles, chacune pouvant scier 2,000 billots par 24 heures.

Outre ces scieries, il y a à la Grand'Mère, sur le Saint-Maurice, une grande fabrique de pulpe qui consomme de 15,000 à 20,000 billots par année.

Dans le cours de l'été de 1891, 276,236 billots sont passés par les travaux du Saint-Maurice. C'était en grande partie du pin et de l'épinette.

Une faible partie de ce bois a été fait sur le Saint-Maurice. Il sortait principalement des coupes situées sur la Mackinac, sur la rivière aux Rats et sur la grande

Travaux Publics.

Bostonnet en amont de la Tuque. Le bois fait l'hiver dernier à la tête du Vermillon, tributaire du Saint-Maurice, n'a pu atteindre le Saint-Maurice, vu que l'eau était trop basse dans le Vermillon.

Les crues de 1891 ont été relativement faibles en comparaison de celles des années antérieures. L'eau du Saint-Maurice a commencé à monter le 12 avril et a atteint sa hauteur maximum le 20 du même mois, donnant un niveau de 17 pieds au-dessus des eaux le plus basses, puis elle revint à son état normal, et le 11 juin l'eau était à deux pieds au-dessous du niveau le plus bas que nous ayons eu depuis 5 ans à la même époque.

A la fin du mois d'août 1891, l'eau monta d'environ 5 pieds, ce qui donna une bonne inclinaison pour le flottage du bois. Les estacades des différentes stations ont été tendue en avril et en mai 1891, et elles ont été mises en hivernement au mois d'octobre de la même année.

Les réparations suivantes ont été exécutées pendant l'hiver sous la surveillance des gardiens d'estacade aux stations respectives.

Grand' Mère.

On a construit deux piles d'amarrage de 30 pieds carrés à la base et de 18 pieds carrés au sommet et d'une hauteur de 10 pieds.

Shawinigan.

Les travaux exécutés à cette station se composent de la reconstruction de la pile n° 10 dans la baie de Shawinigan. Cette pile fut construite en 1854 et a été réparée plusieurs fois depuis. Les mesures de la section de la pile reconstruite sont de 32 pieds sur 19 au niveau des eaux basses et de 15 pieds sur 11 au sommet, sur une hauteur de 30 pieds au-dessus de l'eau basse.

Cap aux Corneilles.

Les travaux exécutés se composent de la construction d'une pile pour le partage des billots à la tête des estacades du cap aux Corneilles, à une distance d'environ 800 pieds en aval du pont du chemin de fer canadien du Pacifique. La pile mesure 29 pieds sur 17 à l'eau basse. On a aussi réparé trois autres piles.

Entrée du Saint-Maurice.

On a renouvelé le lambrissage de 3 piles et réparé un hangar. On a construit aussi un nouveau chalan.

Voici l'état des dépenses faites, pour le personnel, l'entretien et les réparations pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 :—

Dépenses du personnel et d'entretien.....	\$13,374 22
Réparations à la Grand'Mère.....	743 12
“ Shawinigan.....	1,209 07
“ Cap aux Corneilles... ..	1,521 75
“ Entrée du Saint-Maurice.....	507 72

Dépenses totales pour 1891-92..... \$17,355 88

Les dépenses d'entretien cette année sont de \$3,344.41 moins que celles pour 1890-91.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. THOS, BERLINGUET,
Ingénieur surintendant intérimaire.

A Mr LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 7.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES DE LA RÉGION DU SAGUENAY,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 7.

GLISSOIRES DU SAGUENAY.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 octobre 1892.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur adjoint préposé à la glissoire du Saguenay, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A M. E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

QUÉBEC, 15 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les travaux exécutés à la glissoire du Saguenay et sur les opérations qui s'y sont faites pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

La glissoire, les estacades et le boomage ont subi les opérations ordinaires et on a fait l'acquisition du bois nécessaire à la reconstruction d'environ 150 pieds de glissoire.

On a pratiqué un chenal du côté est du barrage n^o 6, pour faire écouler le surplus des eaux dont on a pas besoin pour le passage du bois, et qui inondaient les terres au-dessus du barrage.

On a terminé à Mistook, sur la Grande Décharge, une pile de 22 pieds sur 35 et on a mis en place 900 pieds d'estacade. On a construit 3 petites piles de 6, 8 et 12 pieds carrés respectivement, dans le but de maintenir les estacades et on a préparé 420 pieds d'estacades nouvelles.

Le nombre de billots de toutes grandeurs qui ont passé dans la glissoire pendant l'exercice a été de 24,814, savoir:

23,909 billots d'épinette de 12 à 14 pieds.

550 billots de pin de 12 à 14 pieds.

126 billots d'épinette de 14 à 25 pieds.

229 billots d'épinette de 25 à 35 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

A M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N^o 8.

RAPPORT

DU

PERCEPTEUR DES DROITS DE GLISSOIRS ET D'ESTACADES

1891-1892.

ANNEXE N^o 8.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA 14 novembre 1892.

No. 41,218.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. E. F. Smith, percepteur des droits de glissoires et d'estacades, sur les travaux de sa division pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU PERCEPTEUR,
OTTAWA, 11 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur la division du service qui m'est confiée, savoir, la perception des droits de glissoires et d'estacades, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

DISTRICT D'OTTAWA.

Cette année, le revenu comme la perception, accusent de nouveau une diminution sur les revenus et la perception de la précédente période correspondante.

Le déficit peut être en grande partie attribué à la quantité très restreinte de bois carré amené sur la place, si on la compare à celle de l'année précédente; en 1890-91 on a amené à Québec 121,704 morceaux, tandis que dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin dernier il n'est passé par les travaux de 17,908 morceaux. En outre le nombre des billots soumis aux droits a été de 777,064 moins considérable qu'en 1890-91, ce qui s'explique en partie par le fait que deux maisons considérables se sont retirées du commerce du bois de sciage et que la scierie d'une autre maison ayant été incendiée ceci obligea cette dernière à diminuer considérablement son nombre de billots.

Sur les droits dus et non perçus le premier juillet 1889, on a perçu \$3,035.96 dans le cours du dernier exercice.

Sur les droits provenant des opérations de l'exercice expiré le 30 juin 1890 il ne reste à percevoir que les droits pour les estacades des Chaudières, droits qui sont contestés.

Au 30 juin 1891, il restait à payer \$3,808.51 sur les droits de 1890-91; le tout a été perçu sauf \$425.92 qui se compose d'une somme de \$397.50 garantie par un radeau de bois non vendu, à Québec et d'un compte de \$28.42 que les avocats du gouvernement sont chargés de percevoir.

Sur les droits de l'année dernière il ne restait à percevoir que \$613.10, dont \$590.70 ont été payés et la balance, soit une surcharge de \$22.40, a été biffée depuis le 30 juin dernier.

Le revenu total, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892,	
provenant du district d'Ottawa, y compris les	
intérêts de.....	\$44,380 80
Sur cette somme on a perçu....	\$43,767 70
Laissant une balance à percevoir, au 30 juin	
1892 de.....	613 10
	<hr/>
	44,380 80

Travaux Publics.

La perception s'est composée des sommes qui suivent :—

Sur les droits de l'exercice 1891-92.....	\$43,767 70
“ “ “ 1890-91.....	3,382 54
“ antérieures au 1er juillet 1889.....	2,035 96
	\$49,186 25

Voici quelles étaient les sommes non payées au 30 juin dernier :—

Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889, avant que la perception n'ait été transférée à ce ministère.....	\$56,073 00
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1890.....	\$6,903 05
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1891.....	425 92
Sur les droits échus pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.....	613 10
	7,942 07
Total des droits échus et non payés.....	\$64,015 07

La somme due et non payée à Québec, le 1er juillet 1889, savoir: \$1,151.75, reste la même. L'état n° 5, ci-joint, explique complètement cette affaire.

Ci-joints sont cinq états relatifs au district d'Ottawa, savoir :—

N° 1. Etat des droits échus pour chaque glissoire, et les travaux sur la rivière Ottawa, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

N° 2. Etat qui indique le nombre de morceaux de bois, et qui ont passé par les travaux pendant la même période.

N° 3. Etat des droits de glissoires et d'estacades, dus pour les travaux de la rivière Ottawa, depuis le 1er juillet 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

N° 4. Etat des droits de glissoires et d'estacades dus le 30 juin 1892.

N° 5. Etat des droits de glissoires, dus à Québec, le 30 juin 1889, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

DISTRICT DU SAINT-AURICE.

Le revenu provenant de ce district, pour le dernier exercice, s'est élevé à \$4,596.39.

La perception pour la même période s'est élevée à \$7,759.84.

La somme due et à percevoir le 30 juin dernier était de \$16,612.94; on en trouvera les détails complets à l'état n° 6 ci-joint.

Sur cette dernière somme on a transmis deux comptes au ministère de la justice pour qu'il en fasse la perception, savoir :—

Un compte de \$627.68 contre Ross et Cie, lequel compte a été soldé le 5 courant, et un compte de \$1,440.90 contre Hall, Neilson et Cie, relativement auquel j'ignore si des mesures ont été prises.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le 30 juin dernier, la somme due était de \$8,900.03, et à la même date MM. Price, frères et Cie, versaient \$8,847.55, retenant la susdite balance pour une réclamation qu'ils prétendent avoir contre le ministère des pêcheries. Demande de payer cette balance a été faite, et la maison a promis de s'occuper incessamment de l'affaire.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Dans le cours du dernier exercice il n'a pas été perçu de droits de ce district, la somme due s'élevant en conséquence à \$6,490.77, au 30 juin dernier. Voir état n° 8 pour détails.

Depuis le premier juillet dernier, on a perçu \$753.72, et biffé \$8 60, outre une somme de \$2,245.81 que MM. M. Boyd et Cie, ont déposée au greffe de la cour d'échi-

quier ; ces messieurs conteste la légalité de la réclamation et les procédés pris pour en obtenir le paiement. D'ici à ce que jugement soit rendu dans cette cause, on a jugé qu'il valait mieux de ne pas insister sur le règlement des autres comptes.

J'ai l'honneur de dire en terminant que tout indique le revenu provenant des districts de l'Ottawa et du Saint-Maurice va considérablement augmenter dans un avenir rapproché, vu qu'un certain nombre de maisons nouvelles et riches ont commencé ou sont sur le point de commencer des opérations sur une grande échelle, et les pertes causées par la retraite d'autres maisons, dont je parle au commencement de ce rapport seront en grande mesure compensées par le revenu qu'on retirera du bois carré et des billots que ces nouvelles maisons vont fabriquer.

Je puis dire à ce sujet que les indices actuelles semblent indiquer une diminution dans le bois carré si on le compare au bois de cette catégorie fait l'hiver dernier, mais d'un autre côté, la quantité de billots d'où provient la masse de notre revenu, va considérablement augmenter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

A M. LOUIS COSTE,

Ingénieur en chef, ministère des travaux publics,

Ottawa.

Travaux Publics.

N^o 1.—ETAT indiquant les droits produits par les glissoires et travaux de l'Etat ci-après mentionnés, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Nom de la rivière.	Nom de la glissoire ou des autres travaux.	Somme produite par chaque glissoire.	Somme produite par chaque rivière.
		\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	Glissoire du Rocher Capitaine.....	98 00	
	do Des Joachims.....	91 00	
	do du Calumet.....	332 51	
	do du Portage du Fort.....	107 13	
	do des Chats.....	492 00	
	do des Chaudières.....	4,560 85	
	Estacades des Chenaux.....	5,063 69	
Petawawa.....	Du lac des Cèdres aux rapides Meno.....	991 78	
	Nouvelle glissoire près du lac Traverse.....	2,317 71	
	Du lac Traverse au lac Front.....	1,624 11	
	Chute Croche.....	1,540 49	
	Bois Dur à la rivière Ottawa.....	4,298 35	
			10,745 18
Madawaska.....	Gliss. et amél. de la chute Enragée et des Gr. Chutes.....	8,084 00	
	Amél. à partir des Gr. Chutes en aval jusq. Armprior..	2,338 71	
	Glissoire à Armprior.....	941 87	
	Estacade à l'embouchure.....	1,163 03	
			10,772 44
Dumoine.....	Glissoire des Grandes Chutes.....		
	Améliorations en aval des Grandes Chutes.....		
Coulonge.....	Glissoire de Coulonge.....		207 44
Rivière Noire.....	do de la rivière Noire.....		3,712 34
Gatineau.....	Estacade de la Gatineau.....		6,295 81
	Total.....		44,260 82

N^o 2.—ETAT indiquant le nombre de morceaux de bois, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Pin blanc, bois carré.....	14,961 pièces.
Pin rouge, do.....	2,947 do
Bois plat d'estacade et de construction.....	10,453 do
Epinette ronde.....	2,619 do
Bois de construction.....	47,473 do
Cèdres.....	6,458 do
Traverses de chemin de fer.....	107,122 do
Billots.....	2,123,226 do
Bois méplat mêlé.....	3,640 do
Total.....	2,318,899 do

Aussi 3,778 cordes de pulpe et 9 radeaux de traverses.

Le revenu provenant du bois qui précède s'est élevé à \$44,260.82.

EDWD. T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

OTTAWA, 30 juin 1892.

N^o 3.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance des droits.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	REMARQUES.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
J. R. Booth.....	1889-90.....	2,561 69	2,561 69	La question des droits d'estacades des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la commission du trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronsons & Weston Lumber Co.....	1889-90.....	2,056 96	.....	2,056 96
Perley et Pattee.....	1889-90.....	1,203 26	.....	1,203 26
Wm. Mason et Fils.....	1889-90.....	167 66	.....	167 66
Pierce et Cie.....	1889-90.....	913 48	.....	913 48
Wm. Mason et Fils.....	1890-91.....	.....	590 70	590 70
W. C. Edwards et Cie.....	1890-91.....	.....	22 40	22 40
Robert Gorman.....	1890-91.....	.....	397 50	397 50
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens.....	1890-91.....	.....	28 42	28 42
Total.....		6,903 05	1,039 02	7,942 07		Droits garantis.

OTTAWA, 30 juin 1892.

EDWD. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

Travaux Publics.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.		Droits d'estacades, Chaudières, en suspens.		Autres droits de glissoires et d'estacades en litige.		Total des droits dus le 30 juin 1892.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
John et Win. McLean	53	14					53	14	1873	Insolvable. Surcharge.
James Yvill	9	20					9	20	1876	
John Rowan	342	50					342	50	1872 et 1873	Insolvable. do
Lemieux et Charrette	51	30					21	30	1873	
Tailon et Lapierre	148	10					148	10	1873 et 1874	do
Mosgrove et McHarry	261	42					261	42	1873 et 1874	
W. C. Wells	600	30					600	30	1873 et 1874	do
Dufresne et McGarity	528	80					528	80	1874 et 1875	
Walton Smith	171	46					171	46	1874 et 1875	do
N. E. Connor	3,507	92					3,507	92	1871 à 1874	
A. H. Baldwin	9,807	65					9,807	65	1861, 1863, 1864, 1873, 1875 à 1878	do
L'hon. James Skead									1863, 1875 à 1878	
Batson et Currier	5,558	70					5,558	70	1875 à 1877	do
A. F. A. Knight	546	30					546	30	1873	
James Walker	11	25					11	25	1877	do
R. Campbell et Fils	1,558	50					1,558	50	1873 à 1881	
James G. Bryson	73	50					73	50	1880	do
Costello, Frères	90	62					90	62	1882	
N. E. Connor	428	34					428	34	1888	do
John R. Booth			9,871	93	368	88	10,270	81	1881 à 1888	
Perley et Pattee			8,880	85	419	10	9,308	95	1880 à 1888	do
The Bronsons & Weston Lumber Co.			8,180	79			8,180	79	1881 à 1885	
Pierce et Cie.			462	18			462	18	1888	do
G. A. Grier et Cie.			1,060	59			1,060	59	1886 et 1887	
Succession de feu L. Young			1,461	20			1,461	20	1881 à 1885	do
Wm. Mason			413	85			413	85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie.			406	27			406	27	1884	do
John Rochester			258	88			258	88	1881 à 1883	
J. et B. Grier	76	84					76	84	1883	Surcharge. do
R. et W. Conroy	95	22					95	22	mentionné à l'état 38 de mars 1886.	
A. et P. White	101	00					101	00	1882 et 1883	Surcharge.

J. et G. Bryson	252	20	252	20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par les ruptures de l'estacade de Coulouge. Surcharge.
B. Caldwell et Fils	4	33	4	33	1887	
	23,997	28	31,005	54		
			1,070	18		
			56,073	00		

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoire et estacade.

OTTAWA, 30 juin 1882.

Travaux Publics.

N^o 5.—ETAT des droits de glissoire dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception, et qui restaient à percevoir le 30 juin 1892.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair .....	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leur réclamation.

Au meilleur de ma connaissance leur décision n'a jamais été communiquée au percepteur des droits de glissoires, conséquemment leurs comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoire et d'estacade.

OTTAWA, 30 juin 1892.

N° 6.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades du Saint-Maurice, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.	Total.	Remarques.
		\$ cts.	\$ cts.	
George Baptist, Fils et Cie.	1878	469 95	4,859 02	Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do ..	1879	2,110 62		
do do ..	1880	1,696 18		
do do ..	1881	293 69		
do do ..	1882	165 80		
do do ..	1884	118 50		
do do ..	1888	4 28		
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84	5,281 47	Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge qui, après avoir entendu la preuve de deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés soient admises.
do	1883	2,173 68		
do	1884	21 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38	2,116 96	
Alexander Baptist	1879	1,440 90	Le percepteur est porteur d'un effet de la Banque du Peuple pour cette somme.
Compte de Hall, Neilson et Cie, Hall, Frères	1886	750 46	627 68	Refusant de payer, et ils n'en donnent pas de raison que je sache.
do do	1887	690 44		
Ross et Cie	1888	624 60	1,111 35	Sur cette somme, \$754.20, on prétend qu'il y a une surcharge.
do	1889	3 08		
William Ritchie et Cie ..	1888	779 24	1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de \$842.75, et d'une somme de \$205.38 payée de trop en 1884.
do do ..	1889	332 11		
Ritchie, Frères	1886	413 43	34 22	Je ne sais pourquoi ces sommes n'ont pas été payées.
do	1887	634 71		
J. A. Gagnon	1891	49 34	
G. B. Hall	1890	42 83	
T. E. Normand	1890	92	
Trefflé Biron	1891	
Total			16,612 84	

Pour faire accorder cette balance avec les comptes publics on devrait déduire \$7.93 portée de trop au crédit d'Alexander Baptist, et \$217.17 ajoutée à cette somme, soit \$190.40 payée le 23 juillet 1884, et \$26.77 portée de trop et par erreur au débit de Wm. Little, qui ne se trouve dans aucun rapport des percepteurs, ce qui donnera une balance due au 30 juin 1892, de \$16,822.08.

EDWARD T. SMITH,

OTTAWA, 30 juin 1892.

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

Travaux Publics.

N° 7.—DISTRICT DU SAGUENAY—État des droits de glissoires du Saguenay, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.
MM. Price, Frères et Cie.....	1877 à 1891.	\$ 8,900 03

OTTAWA, 30 juin 1892.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

RÉGION DE NEWCASTLE.

N° 8.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades, pour les travaux de la rivière Fénélon, dus le 30 juin 1892.

Nom.	Année de l'échéance.	Somme.
		\$ cts.
M. Boyd	1882 à 1884, 1886 et 1892.....	2,245 81
F. G. Hazlett.....	1881, 1882, 1884 et 1889.....	885 25
J. M. Irwin.....	1882, 1883, 1885 et 1888.....	698 45
D. Ulyyott.....	1881 et 1887.....	547 68
George Hilliard.....	1877, 1883, 1886.....	354 90
Greene et Ellis.....	1880, 1883, 1885, 1888 et 1889.....	314 02
Irwin et Boyd.....	1881.....	59 79
*Thomson et McArthur.....	1880.....	52 78
A. W. Parkins.....	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891.....	65 92
La succession Dickson, T. G. Hazlett, agent.....	1883.....	137 50
*Jabez Thurston.....	1882.....	12 50
Alfred McDonald.....	1888.....	40 80
Smith et Fell.....	1880, 1881, 1882, 1883 et 1885.....	38 37
John Dovey.....	1888, 1891 et 1892.....	45 45
John Parkins.....	1889 et 1892.....	30 50
R. C. Smith.....	1882.....	7 20
Sadler et Dundas.....	1888, 1890 et 1891.....	81 17
The Rathbun Company.....	1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.....	376 32
*McDougall et Ludgate.....	1879.....	65 07
*Bigelow et Traunce.....	1882 et 1885.....	216 21
*R. et G. Strickland.....	1882, 1883, 1885 et 1887.....	215 08
		6,490 77

* Failli.

OTTAWA, 30 juin 1892.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

ANNEXE N^o 9.

ETAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU CANADA

LE 30 JUIN 1892,

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

ETAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades, etc., le 30 juin 1892.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaires.	Remarques.
<i>Percep. des droits sur les glissoires et estacades.</i>					\$ cts.	
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur.	Ottawa.	1er juillet 1889	1,500 00 par année.	Date de la première nomination au Bureau des Travaux de la Couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janv. 1892, aux commis de 1re classe. Date de la première nomination au Bureau des Travaux de la Couronne, Ottawa, le 21 avril 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janv. 1892, aux commis de 3e classe. Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compieur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889. Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Assistant compteur de bois, à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janv. 1884, au 30 juin 1889. Date de la première nomination au département du revenu de l'intérieur, 3 mai 1886.
James Slater	30 avril 1847.	Sous-percepteur.	do	14 nov. 1889.	1,000 00 do	
James Steen	17 juin 1830.	Batelier	do	12 juillet 1889.	60 00 par mois	
John Redmond.	2 août 1833.	do	do	12 do 1889	60 00 do	
Sévère Dumoulin.	4 février 1829.	Percepteur	Trois-Rivières.	12 do 1889	200 00 par année.	
<i>District de Saguenay.</i>						
Arthur Boulanger	11 sept. 1854.	Surintendant.	Saguenay	19 mai 1881.	475 00 do	<i>Travaux du Saguenay</i> —A part, le surintendant on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billets par les glissoires, qui dure un ou deux mois.
Joseph Boulanger		Sous-surintendant	do	1er oct. 1889.	30 00 par mois	

150

<i>District de St-Maurice.</i>						
Nap. Dagneau		Pais-maître.	Trois-Rivières	1er août 1886.	50 00 par mois.	
Cyrac Lymburner	7 juil. 1846.	Gardienn de glissoire.	Emb. du St-Maurice.	25 avril 1881.	47 09 do	
Jos. Page		Sous-gard. de gliss.	Cap aux Cornelles.	10 déc. 1879.	40 00 do	
Jos. Bonnard		Gardienn de barrière.	do	— avril 1892.	25 00 do	
Louis Hamel		do	Emb. du St-Maurice.	8 juin 1892.	25 00 do	
Arct. Rousseau	30 juil. 1831.	Gardienn de glissoire.	Shawenegan.	12 avril 1858.	3 00 par jour.	
Chas. Langlois	— 1840	do	do	13 jan. 1880.	44 58 par mois.	
Arth. Feliern.		do	do et Grès.	5 août 1885.	30 00 do	
Jos. Desaulniers.		do	do	8 juil. 1892.	30 00 do	
Thos. LaRue	3 sept. 1827.	Gardienn d'estacades.	Grand-Mère	8 mars 1872.	62 00 do	
Alex. Taupin		do	Gr. Merveil Gdes. Piles	8 juil. 1892.	30 00 do	
Jos. Brousseau		do	Grandes Piles.	8 juin 1892.	35 00 do	
<i>District de Richelieu.</i>						
Azaire Bienvenue.		do	Station de Belœil	1er jan. 1882.	100 00 par année.	
<i>District de l'Ottawa.</i>						
G. P. Brophy	24 fév. 1846.	Surintendant.	Ottawa	6 juil. 1873.	2,500 00 do	<i>Travaux de la rivière Ottawa</i> —En outre des officiers précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaître sur la glissoire à \$1.50 et un asst. contremaître à \$1.25 par jour, aussi, de 25 à 30 hom., de \$1 à \$1.40 par jour de trav. Activement employé pendant 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. Scott	15 do 1830.	Comptable	do	1er oct. 1854.	1,500 00 do	do
J. C. Scott.	27 juin 1865.	Mesureur.	do	1er avril 1889.	2 50 par jour.	do
J. Kent.	28 jan. 1864.	Commis	do	1er août 1886.	2 75 do	do
Wm. Cain	22 avril 1860.	Messageur.	Ottawa.	1er jan. 1892.	1 25 par jour.	do
C. Leduc	8 juil. 1846.	Fais-maître.	do	1er mai 1888.	1,200 00 par année.	do
C. Middleton	8 août 1834.	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er avril 1891.	1 25 par jour.	do
D. Noonan	17 juin 1847.	Gardienn d'estacades.	Gatineau.	21 mars 1878.	500 00 par année.	do
J. Soulière.	8 nov. 1829.	Sous-gard. de gliss.	Chaudière.	— 1858.	2 00 par jour.	do
J. McJonnell.	1er do 1818.	do	Huil.	1er mars 1877.	1 25 do	do
D. McFarlane.	25 fév. 1836.	do	Chats.	27 do 1860.	480 00 par année.	do
John Harvey	22 mai 1831.	Gardienn de glissoire.	Armprior.	12 juil. 1882.	2 50 par jour.	do
Joseph McCrea.	26 mars 1859.	Gardienn d'estacades.	Springtown.	15 mai 1880.	300 00 do	do
Patrick Barry.	27 do 1833.	Gardienn de glissoire.	High Falls.	10 mars 1888.	300 00 do	do
Duncan McLaren	7 jan. 1860.	Sous-gard. de gliss.	Portage du Fort.	7 sept. 1881.	456 25 do	do
J. G. Poupore.	20 août 1829.	do	Rivière Noire.	15 oct. 1880.	480 00 do	do
James Steen Rowan.	27 août 1836.	do	Petavaya inférieure.	19 mars 1887.	480 00 do	do
Wm. Thomson.	3 mai 1843.	do	Montcan.	10 oct. 1879.	1 25 do	do
D. Carmichael.	26 sept. 1813.	do	Catouche.	— août 1848.	40 00 do	do
A. Proudfoot.	17 juil. 1822.	do	Coutouges.	1er avril 1865.	1 00 par jour.	do
H. R. Downey	16 mai 1846.	do	Des Jonchims.	1er juil. 1889.	300 00 par année.	do
Jos. Dufault.	15 jan. 1840.	Gardienn d'estacades.	Dumoune	24 avril 1882.	1 50 par jour.	do
Hugh Grant.	23 mars 1829.	Sous-gard. de gliss.	do	12 do 1872.	300 00 par année.	do
A. McEwen.	20 août 1886.	do	Rocher Capitaine.	1er mai 1874.	480 00 do	do
A. E. Johnson	28 nov. 1839.	do	Chenaux.	— 1865.	2 50 do	do
G. T. Johnson	10 sept. 1841.	do	do	— 1872.	1 25 par jour.	do

ANNEXE N° 10.—Etat indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Travaux Publics.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>District de Newcastle.</i>						
R. B. Rogers	17 jan. 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juil. 1884.	\$ 800 00 par année.	Reçoit \$800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux	Commis du surint.	do	1er do 1880.	300 00 do	do
Clement Armstrong	Gardien de glissoire	Chisholm Rapids	1er avril 1883.	200 00 do	do
Wm. McArthur	do	Kenslon Falls	15 août 1892	100 00 do	\$250 par ann. com. gard. d'écl. do Ch.f. et c.
R. T. Hill	do	Buckhorn	1er juil. 1891.	100 00 do	Reçoit \$150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
F. Peake	do	Heeley's Falls	1er avril 1891.	200 00 do	do
<i>Chenal de Burlington.</i>						
Thos. Campbell	1er avril 1852.	Passieur	Burlington	12 avril 1887.	400 00 do	do
J. A. McDonald	Aide-passeur	do	1er do 1890.	30 00 par mois.	do
<i>District d'Yamaska.</i>						
A. Labbé	Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885.	1 25 par jour	do
O. Mineau	do	do	1er do 1885.	1 25 do	do

R. STECKEL.

ANNEXE N° 10.



RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 10.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,
OTTAWA, 20 octobre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le service télégraphique pour les douze mois expirés le 30 juin 1892. Les tableaux ci-joints des lignes, du personnel, etc., des divers districts sont les mêmes que ceux annexés aux rapports antérieurs, mais ils renferment des modifications qui indiquent les changements faits dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,

Surintendant-intérimaire.

A Mr E. F. E. Roy,

Secrétaire du ministère des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1891-92.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray a été exploitée, comme par le passé conjointement avec le système de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

La ligne de Meat-Cove (de Sydney-Nord à Meat-Cove) le câble et les lignes terrestres des îles de la Madeleine et le câble de l'île Saint-Paul sont demeurés en bon état d'exploitation pendant l'exercice. Au mois de novembre 1891, on a renouvelé, à la journée, les poteaux d'une section de la ligne à partir d'un endroit près d'Ingonish jusqu'à Meat Cove, soit une distance d'environ 50 milles, sous la surveillance de M. D. Dunlop, agent du télégraphe à Baddeck. Comme le dit le rapport du dernier exercice, les poteaux ont été distribués le long de la ligne au mois de juin. La construction de la ligne de ceinture qu'on a eu l'intention d'ériger l'année dernière, a été remise; elle sera construite dans le cours du présent exercice.

La ligne de Chéticamp (de Mabou à Chéticamp) et la ligne du Cap de Sable (de Barrington au Cap de Sable) sont restées dans un état satisfaisant d'exploitation et on n'a eu à faire que les réparations ordinaires.

Le réseau de la baie de Fundy (d'Eastport à Campobello, Grand-Manan et les îles de Whitehead) a été maintenu en bon état sans interruption, pour ce qui est des lignes terrestres; mais le câble raccordant Grand-Manan et Campobello, qui s'est rompu le 9 mai 1891, ainsi que le mentionne le dernier rapport annuel, est resté dans cet état jusqu'au moment où il a été réparé à l'aide du *Newfield* le 7 octobre. Depuis cette date il est demeuré dans un état satisfaisant d'exploitation.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

La ligne de l'île d'Anticosti a été maintenue en très bon état d'exploitation pendant tout l'exercice. Le câble de la Longue Pointe de Mingan à la baie de Mechas-

Travaux Publics.

tic qui s'était rompu, ainsi que le dit le rapport du dernier exercice, a été réparé à l'aide du *Newfield*, le 17 septembre, et depuis lors il a très bien fonctionné. Le câble de Gaspé à la Pointe du Sud-Ouest est resté en bon état. Au printemps la glace l'a légèrement avarié, mais on l'a réparé et mis dans un endroit plus sûr au débarcadère de la Pointe du Sud-Ouest, lorsque le *Newfield* s'est trouvé dans les environs pour réparer la section de la Longue Pointe.

La ligne d'Escuminac (de Chatham à la Pointe d'Escuminac) s'est dérangée et on est à la réparer. A l'exception de quelques interruptions temporaires, elle a fonctionné d'une manière satisfaisante.

La ligne de la quarantaine de la Grosse Ile (de Québec à la Grosse Ile) a continué de fonctionner en bon état jusqu'au moment où le câble entre l'Ile Réaux et la Grosse Ile s'est rompu le 12 mars à la suite d'un mouvement des glaces qui se fit pendant l'hiver. On répara les avaries le 3 mai et depuis lors on n'a plus éprouvé de difficultés sur cette section.

Les lignes de la rive nord (de Chicoutimi à la Pointe aux Esquimaux) sont demeurées en bon état toute l'année. On a poussé un peu plus loin dans la direction indiquée au dernier rapport annuel les travaux exécutés dans le but d'obtenir des moyens plus faciles pour faire les réparations le long de la ligne au nord-est de Manicouagan où il n'existe pas de chemin, si ce n'est le sentier tracé pour le télégraphe, et dès qu'on aura pris des dispositions pour traverser quelques autres rivières, on pourra exécuter les réparations avec promptitude. Telle qu'elle est cette ligne a été maintenue en assez bon état d'exploitation et l'établissement d'une route alternative par la Longue-Pointe et Gaspé donnera au trafic un moyen de s'écouler lorsque la ligne occidentale vers Québec se trouvera interrompue.

ONTARIO.

La ligne entre Bath et l'île Amherst et les ligne entre Wolf et l'île Howe sont sous le contrôle du locataire, la Compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord.

On a constaté après examen que la ligne de l'île Pelée (de Leamington à l'île Pelée) qui s'était rompue le 2 juin l'année dernière, comme le dit le dernier rapport annuel, exigeait le renouvellement général du circuit et des appareils téléphoniques. On a réparé le câble au moyen d'un remorqueur le 26 août. Subséquentement on a mis la ligne en bon état et on a fait des arrangements pour obtenir un meilleur service qui donne depuis plus de satisfaction.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les lignes de Qu'Appelle à Edmonton et de Mâchoire-d'Original à la Montagne de Bois ont été maintenues et exploitées d'une manière satisfaisante.

La ligne de Dunmore à Fort-Macleod continue d'être sous le contrôle de la locataire, la Compagnie houillère et de navigation du Nord-Ouest.

Il ne s'est fait, en matière de télégraphe, aucune construction dans ce district pendant le dernier exercice. On s'occupera probablement cette année de la ligne qu'on se propose de construire jusqu'à Cannington et pour laquelle une somme a été accordée par le parlement.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

On a constaté que la ligne du Cap Beale (de Victoria au Cap Beale) ne pouvait s'exploiter d'une façon satisfaisante avec ses appareils téléphoniques, et on l'a, en conséquence, remplacé par des appareils télégraphiques, et, depuis le 1er octobre dernier la ligne est exploitée en rapport avec le réseau du chemin de fer canadien du Pacifique de la même manière que la ligne de Barkerville (d'Ashcroft à Barkerville) a été exploitée depuis quelques années. En vertu de cet arrangement le ministère rembourse à la compagnie les frais, en sus du revenu, que coûtent l'entretien et l'exploitation de ces deux lignes.

La ligne de Comox (de Nanaïmo ou Wellington à Comox) à laquelle pourvoient les estimations budgétaires de l'année dernière, est en voie de construction sous l'empire d'un contrat passé avec M. D. J. McLachlin, de New-Westminster.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question :

	Recettes.	Dépenses.	Remarques.
	\$ cts.	\$ cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			
Anticosti, lignes de l'île d'.....	597 27	3,434 21	
Baie de Fundy, lignes de la.....	567 87	2,662 66	
Cap Ray do du.....	Nil	250 00	
Cap Sabie do du.....	52 40	422 95	
Chéticamp do de.....	296 55	1,098 86	
Escuminac do de.....	169 87	613 61	
Pointe Basse do de la.....	Nil	50 00	
Iles de Madeleine do des.....	507 27	3,113 27	
Meat Cove do de.....	1,393 70	1,930 27	
Rive Nord du Saint-Laurent (B.O.), ligne.....	1,108 47	6,370 58	
do do (B.E.) do.....	2,566 60	4,260 47	
Quarantaine, ligne de la.....	561 10	605 26	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au vote pour les lignes du golfe.....		3,395 88	
	7,821 10	28,208 02	
Ontario :—Ligne de l'île Pelée.....	182 56	705 09	
	8,003 66	28,913 11	
Nord-Ouest :—Ligne télégraphique.....	2,211 75	19,959 61	
Total.....	10,215 41	48,872 72	

D. H. KEELEY,

Surintendant général intérimaire du service télégraphique de l'Etat.

OTTAWA, 20 octobre 1892.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.
RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1 Port au Basque.....	Milles. 0	.....	\$ cts. 50 00 or com'n.....	.....	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 Cap Ray, phare du.....	14	.....	50 00 do .....	.....
Totaux.....	14	.....	100 00	.....

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américain.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	*Baie-du-Renard	Milles. 0	J. Stubbert	50 00 ou commiss.	1er nov. 1888.	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	A. Nadeau	do	1er oct. 1888.	
4	*Shallop-Creek	17½	B. Bradley	do	7 juillet 1881.	
5	Lac St-Julien	52½	J. Carbray	do	1er do 1891.	Réparateur général. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope E. Pope	do do	18 oct. 1880. 1er août 1882.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7		do		
8	Rivière à la Loure	17½		do		
9	*Rivière Beauce	22	M. Duguay	do	1er oct. 1886.	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	A. Malouin	do	1er août 1881.	
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	F. Cabot	do	1er juill. 1882.	
12	*Baie des Anglais	3		do		NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de \$50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
	Totaux	214		1,160 00		

SECTION DE GASPÉ.

1	L'Anse à Fougère		N. Bernier	17 00	do	N. B.—Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station d'essai seulement.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	do	
		28		200 00	16 oct. 1881.	

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.
SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Nombre.	STATIONS.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Amherst.....	Milles. 0	Mlle J. Shea.....	\$ cts. 50 00 ou comm.	1er oct. 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 moindre que \$50 par année.
2	Phare d'Amherst.....	9	Wm. Cormier.....	50 00 do	11 juin 1881.	Plus \$20 par année pour loyer. Réparations générales.
3	Village de l'Etang du Nord.....	15	P. Pelletier.....	400 00	1er déc. 1881.	Section à 2 fils.
4	Phare de do.....	1	N. Arsonault.....	50 00 do	1er sept. 1891.	
5	Cap aux Meules.....	.....	W. Leslie.....	50 00 do	9 août 1883.	
6	do.....	.....	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 do 1880.	Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Havre-aux-Maisons.....	8	P. L. Jocas.....	50 00	1er juin 1888.	
8	Ile-aux-Loups.....	28½	N. Clark.....	200 00	1er juin 1888.	
9	Grosse-Ile.....	11	Mme F. Aikins.....	50 00	18 fév. 1882.	
	Grande-Entrée.....	11				
	Totaux.....	88½		1,400 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires	Télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	MEMO.
1	Meat Cove (station du câble).....	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 envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année NORV.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais aux frais du gouvernement.
2	Baie d'Achépé.....	10½	R. G. Zwickler.....	50 00 ou com'n..	1er août 1882..	
3	Havre de Neil (mi-chemin.....)	15½	M. McLeod.....	50 00 do	1er avril 1887..	
4	Baie d'Ingonish-Nord.....	9	J. M. Burke.....	50 00 do	1er do 1882..	
5	Ingonish-Sud.....	10½	F. C. Brewer.....	50 00 do	1er août 1891..	
6	Rivière aux Français.....	23	John McDonald.....	50 00 do	1er avril 1889..	
7	Baie Sud de Sainte-Anne.....	19	Mlle C. Morrison.....	50 00 do	1er do 1884..	
8	Baddeck, ligne de ceinture.....	13	Mlle Dunlop.....	50 00 do	1er jan. 1882..	
9	Englishtown.....	6	Mlle Bingham.....	50 00 do	19 juil. 1882..	
10	Anse de Kelly(Campbelton-N.).....	2	Mlle M. C. Campbell.....	50 00 do	1er avril 1885..	
11	Grand Bras d'Or.....	6	Mme E. Livingston.....	50 00 do	1er jan. 1889..	
12	Sydney-Nord.....	12½	.....	50 00 do	.....
	Totaux.....	128½		920 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances intermédiaires	Télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	MEMO.
1	Barrington.....	Milles. 0	Agent, Cje de Tel. W. U.	\$ cts. 50 00 or 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	Newellton (y compris $\frac{1}{4}$ mille de câble).....	11	Mlle E. A. Smith.....	50 00 do	1er avril 1883..	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris $\frac{1}{4}$ mille de câble).....	6 $\frac{3}{4}$	I. K. Doane	50 00 do	18 déc. 1883..	
	Totaux.....	17 $\frac{3}{4}$		150 00		

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

1	Lingan.....	0	.....	50 00 or com'n..	.....	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 Low-Point,.....	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881..	
	Totaux.....	5		100 00		

SECTION DE LA CÔTE DE L'EST.

N. B.—Il a été construit, en 1881, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'État.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Mabou	Milles. 0	Mme M. McDonald...	\$ cts. 50 00 ou comm'n	1er avril 1887.	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan.	do	1er mars 1892.	
3	Havre de Margaree	17	Mme M. A. McLellan.	do	1er avril 1887.	
4	Margaree, N.-E. (ceint., 5 milles.) Fil de la ligne de ceinture.....	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889.	
5	Chéticamp.....	16	Mme M. Fiset.....	do	1er avril 1887.	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	185 00	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	50 00 ou comm'n	
3	Baie-du-Vin	15	Mme M. Williston.....	50 00 do	1er mars 1885.	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mlle M. Brimmer	50 00 do	1er août 1891.	
5	Escuminac	3½	Mme A. Lewis.....	50 00 do	1er sept. 1885.	
6	Phare de la Pointe-Escuminac.....	12	H. W. Philips, jeune.....	50 00 do	1er fév. 1885.	
	Totaux	42		435 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	<i>Long Eddy Cable Hut, à</i>	Milles.		\$ cts.		
1	Flagg's Cove.	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.)	420 00	18 nov. 1880.	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 moindre que \$50 par année.
2	Woodward's Cove.	6	Mlle J. S. Daggett.	50 00	1er do 1889.	
3	Grand-Harbour.	2	E. Cameron.	50 00 ou comm'n	1er avril 1885.	
4	Seal Cove.	4½	F. A. Newton.	75 00 par année.	1er do 1887.	
5	Phare de Southern-Head.	5½	P. Russell.	50 00 do ..	1er mai 1891.	
	<i>Ligne d'embranchement.</i>		D. McKay, réparateur.	60 00 do ..	1er mai 1881.	Bureau de Southern-Head fermé le 30 novembre 1889.
	Grand-Harbour.	0	W. Cheney.	Commis's'n, 25 p. c.	1er fév. 1891.	
6	Cheney's Island (¾ mil. de cab.)	4½	E. Carroll.	50 00 ou comm'n	1er déc. 1890.	
7	Whitehead Island (¾ do)	1½				
	Totaux.	27½		805 00		

CAMPOBELLO SECTION.

	<i>Liberty Cove Cable Hut, à</i>					
1	Welchpool.	7½	M. A. Batson.	100 00 ou comm'n	1er mai 1890.	
2	Eastport, Maine, E. U. A.	½	J. Cushing.	100 00	26 déc. 1881.	
	Totaux.	8		200 00		

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ÎLE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	\$ cts. 185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à L'Ange-Gardien, —soit \$85 par année.
2	<i>L'Ange Gardien.</i> Saint-Pierre (câble $\frac{1}{4}$ mille).....	13 4	C. Turcott.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1885..	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Sainte-Pétronille.....	4 $\frac{1}{2}$	Mme Blais	50 00 do	1er oct. 1887..	
4	Saint-Laurent.....	6 $\frac{1}{2}$	M. Gobeil.....	50 00 do	15 sept. 1888..	
5	Saint-Jean.....	7	P. Pouliot.....	50 00 do	1er juil. 1888..	
6	Saint-François (y compris câble de 4 milles).....	5 $\frac{1}{2}$	M. Emond.....	50 00 do	1er mars 1885..	
7	Bur. de la quarant., Grosse-Île.	9	M. Langlois.....	50 00 do	1er sept. 1885..	
8	Hôpital de do	14	(Téléphone).....	.....	.....
	Total.....	50 $\frac{1}{2}$		485 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Millés.		\$ cts.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	50 00 ou com'n*	Antérieur. au 1er avril 1885.	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'État, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do	do	
3	La Cruche	37	A. Gauthier (réparat.)	420 do	15 mai 1887.	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pallatier	50 00 ou com'n.	1er jan. 1889.	
5	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	A. Simard	50 00 do	avril 1885.	
6	Chicoutimi	11½	D. Boily	50 00 do	28 do 1886.	
	Total	92		720 00		

176

SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Murray Bay	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n*	Antérieur. au 1er avril 1885.	M. Boullianne à la Rivière aux Canards a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne, depuis août 1889. Commission non garantie à la Baie des Bacons. Le bur. des moull. de Portneuf a été fermé en juin 1889.
2	Cap à l'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 do	1er juin 1888.	
3	Saint-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 do	1er avril 1890.	
4	Port au Pencil	7	A. Brassard	50 00 do	1er mai 1889.	
5	Saint-Simon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er déc. 1887.	
6	Baie des Rochers	12	G. Seward	50 00 do	juin 1887.	
7	Riv. aux Canards } ligne de	17	G. Boullianne	100 00 do	1er sept. 1886.	
8	Riv. aux Canards } centure.	13	N. Caron (réparateur)	420 00 do	1er nov. 1890.	
9	Tadoussac (¼ mille de câble).	15	M. Seward	50 00 ou com'n.	1er nov. 1888.	
10	Bergouennes	15	J. E. Topping	50 00 do	avril 1885.	
11	Escoumains	12	P. Bouchard	50 00 do	do	
12	Baie des Bacons.	8	J. A. Fuisse	50 00 ou com'n.	6 mai 1892.	
13	Mille-Vaches	8		50 00 do	avril 1885.	
14	Moullins de Portneuf	11½		50 00 do		

15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n.	1er juill. 1890	La Longue Pointe est le bureau où se répètent les dépêches pour le câble d'Anticosti en exploitation depuis le 1er septembre 1891. Les appointements de l'agent avant cette date étaient de \$50 par année, ou une commission.
16	Saint-au-Cochon	7	E. Courbron (réparat.)	420 00	1er avril 1888	
17	Betsiamits	31	J. Forast	50 00 ou com'n*	1er déc. 1887	
18	Pointe aux Outardes (câble)	12	R. H. Montgomery	50 00 do	1er oct. 1889	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan	18	F. C. Ouillet	500 00 par année.	8 août 1890	
20	Rivière Godbout (câble)	26	N. A. Comeau	50 00 ou com'n.	15 oct. 1883	
21	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 00 do	28 déc. 1883	
22	Baie de la Trinité-ouest.	5½	Z. Pouth	50 00 do	16 mai 1884	
23	Baie de la Trinité-est.	2½	A. Blodéau	Commodités de	1er mai 1889	
24	Les Caribon	7	L. Comeau	do	1er sept. 1889	
25	Rivière Pentecôte.	17	Bur. du sur. de district.			
26	Saint-Marguerite.	47½	A. Therriault	180 00	1er juill. 1888	
27	Sept-Îles	22½	P. E. Vignault	180 00	2 janv. 1884	
28	Rivière Moisie	15½	D. Portier	50 00	1er mai 1885	
29	Shetrake	72	P. Touzel	50 00 ou com'n.	1er nov. 1888	
30	Rivière du Tonnerre.	6½	H. LeBrun	50 00 do	1er fév. 1890	
31	Magpie	14	Geo. Molloy	50 00 do	1er oct. 1889	
32	Rivière Saint-Jean.	9	B. Chambers	50 00 do	1er do 1889	
33	Longue-Pointe.	10	E. S. Vibert	180 00 do	1er nov. 1889	
34	Mingan	7	M. J. Maloney	50 00 do	1er oct. 1889	
35	Pointe aux Esquimaux	24	A. Lausier	420 00 do	1er do 1889	
	Total	496				

177

NOTE. — Les estimations budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la rive Nord sous le titre de "ligne de la rive Nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—Suite.
 ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÎLE PELÉE.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Leamington.....	7	J. McR. Selkirk.....	\$50	1er nov. 1888..	Comptable et agent général. La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'Etat.
2	Club House.....	5	C. Harrison.....	Commiss. 25 p. 100.	1er avril 1889..	
3	Pointe Pelée.....	8 $\frac{3}{4}$	W. A. Grubb.....	do	1er nov. 1888..	
4	Câble jusqu'à ligne de la ligne de la pointe Nord (4 mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick.....	do	1er déc. 1890..	
5	Bassin-Nord.....	1 $\frac{1}{2}$	C. B. Quick.....	do	1er nov. 1888..	
6	Bassin-Ouest.....	5	A. M. McCormick.....	do	1er do 1888..	
7	Bassin-Sud.....	4 $\frac{1}{2}$	F. B. McCormick.....	do	1er do 1888..	
	Total.....	32 $\frac{3}{4}$				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE A EDMONTON.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
1	Qu'Appelle.....	Milles.	E. W. Warner.....	\$ cts.	— jan. 1883.	
2	Fort-Qu'Appelle.....	0	Mlle E. Johnston.....	720 00	1er mars 1885.	
3	Bates-du-Fondre.....	17	A. Von Lindeburg.....	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humbolt.....	46	A. Gumont.....	600 00	1er mai 1884.	
5	Saskatoon (ceinture 14 milles).	78	Cie de tel. C.C.P.....	300 00	1er jan. 1892.	
6	Henrietta do.....	69	J. Harrington, réparat.	600 00	1er jan. 1888.	
7	Battleford.....	52	W. Salsbury, réparat.	720 00	1er oct. 1886.	
8	Fort-Pitt.....	47	L. P. O. Noël.....	720 00	15 avril 1890.	
9	Moose.....	89	H. Sikes, réparateur.	600 00	1er mai 1889.	
10	Lac à la Selle.....	45½	J. F. Lake, réparateur.	600 00	1er août 1891.	
11	Victoria.....	37	L. Picard, réparateur.	600 00	1er juil. 1891.	
12	Fort-Saskatchewan.....	49	N. Porvin.....	600 00	1er août 1891.	
13	Edmonton.....	24	W. C. Gillis, réparat.	720 00	— jan. 1887.	
			A. Taylor, agent.....	490 00	— déc. 1886.	
			W. McKay, réparat.....	720 00	Ant. à 1892.	
				Com. 25 p. c.	1er mai 1886.	
	Ligne d'embranchement—					
14	Edmonton.....	0				
	Saint-Albert.....	9				
	Total.....	607½				

Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégr. de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892. Avant cette date le traitement était de \$720 par année.

* L'embranchement de Saint-Albert est exploité avec des téléphones.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE DE BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
		Milles.		\$ cts.		
	<i>Ligne de Fort Macleod—</i>					
1	Jonction de Galt	0				
2	Lethbridge	107				
3	Macleod	28½				
4	Fort-Macleod	½				
	<i>Ligne de la Montagne-de-Bois—</i>					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	J. M. Rutherford	240 00	1er juin 1885.	
2	Montagne-de-Bois	90½	J. H. Thompson	180 00	1er de 1890.	
	Total	226½				La ligne du Fort-Macleod a été louée à la Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest. La ligne de la Montagne-de-Bois a été exploitée par le téléphone depuis mai 1890.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT—BARKERVILLE.

STATIONS.	Distances inter-médiaires.	Noms.	Charges.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			\$ cts.		
Ashcroft-Station.....	0	Cie de Télég. du P.C.	Télégraphiste et réparat	60 00	16 février 1885.	Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek.....	4	H. I. Good	do	50 00	do 1883.	
Clinton.....	26	J. A. Le Bourdais	do	50 00	1er mai 1880.	
Bridge-Creek.....	53	W. Walker	do	60 00	1er juin 1866.	
Soda-Creek.....	78	H. Yeates	do	47 00	28 avril 1882.	
Queenselle.....	54½	Mlle I. Barlow	Télégraphiste.	83 33	17 février 1873.	
Stanley.....	48	Jas. Stone	Télégraphiste et réparat			Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Barkerville.....	13					
<i>Embranchement.</i>	276½					
New Westminster	18					
Ladner's-Landing (½ mille de câble).....						
Total.....	294½					

VICTORIA—CAP BEALE.

Victoria.....	0	C. P. By. Telegraph	Télégraphiste.	20 00	1er nov. 1891.	Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Otter-Point.....	26	E. G. Gordon	Télégraphiste et réparat	60 00	do	
Jordan River.....	10	L. Desbriens	do	55 00	do	
Port San-Juan.....	30	F. S. Sharpnell	do	60 00	do	
		W. P. Daykin	Télégraphiste	20 00	do	
Phare Carmanah.....	24	C. T. Daykin	Réparateur, ouest.	45 00	do	
		E. B. Daykin	do est.	40 00	do	
Cap Beale.....	28	P. A. Cox	Télégraphiste.	15 00	do	
Total.....	118			320 00		

ANNEXE N^o II.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1892

ANNEXE N^o II.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 5 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'on a reçu les œuvres nouvelles qui suivent pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 :—

Peinture à l'huile *Twilight*, par Mlle M. A. Bell.

Peinture à l'huile *Marine*, par Franklin Brownell.

Le gouvernement a acheté les peintures qui précèdent.

Buste de grandeur naturelle de L. R. O'Brien, A.R.C., par Hamilton McCarty, A.R.C.

Ce buste a été remis à la galerie par l'académie royale du Canada, conformément à l'acte constitutif de la société qui exige de chaque nouvel académicien de déposer son diplôme à la galerie nationale.

20,026 visiteurs ont inscrit leurs noms pendant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS.

À Mr E. F. E. Roy,

Secrétaire du ministère des travaux publics.

ANNEXE N° 12.

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION ETC.

DE

1843 à 1893.

ANNEXE N^o 12.

Noms avec la date de la nomination, etc., des administrateurs du département des travaux publics, de 1841 à 1893.

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination.	
		De	A
<i>Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.</i>			
CORPORATION DU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H.	Président	29 déc. 1841 ..	3 oct. 1844..
Daly, l'hon. D.	Membres		
Harrison, S. B.			
Davidson, J., écr.	Secrétaire	17 août 1841..	
Begly, Thomas A.	Ingénieur en chef	17 do 1841..	
Keefer, Samuel.	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841..	
Rubidge, F. B.			
NOUVEAU BUREAU DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H.	Président	5 oct. 1844..	8 juin 1846..
Daly, l'hon. D.	Membres		
Draper, l'hon. W. H.			
Morris, l'hon. W.			
Papineau, l'hon. D. B.			
<i>Sous l'autorité de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.</i>			
Robinson, l'hon. W. B.	Commissaire en chef	4 juil. 1846..	10 mars 1848..
Taché, l'hon. E. P.	do	11 mars 1848..	26 nov. 1849..
Chabot, l'hon. J.	do	15 déc. 1849..	31 mars 1850..
Merritt, l'hon. W. H.	do	20 avril 1850..	11 fév. 1851..
Bourret, l'hon. J.	do	15 fév. 1851..	27 oct. 1851..
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851..	22 sept. 1852..
Chabot, l'hon. J.	do	23 sept. 1852..	26 jan. 1855..
Lemieux, l'hon. F.	do	27 jan. 1855..	25 nov. 1857..
Alley, l'hon. C.	do	28 nov. 1857..	1er août 1858..
Holton, l'hon. L. H.	do	2 août 1858..	6 do 1858..
Sicotte, l'hon. L. V.	do	6 do 1858..	10 jan. 1859..
Rose, l'hon. John	do	15 jan. 1859..	12 juin 1861..
Cauchon, l'hon. Jos.	Commissaire	15 juin 1861..	23 mai 1862..
Tessier, l'hon. U. J.	do	24 mai 1863..	27 mai 1863..
Drummond, l'hon. L. T.	do	23 do 1863..	23 juil. 1863..
Laframboise, l'hon. M.	do	23 juil. 1863..	29 mars 1864..
Chapais J. C.	do	30 mars 1864..	30 juin 1867..
Casgrain, l'hon. Chas. Eus.	Second commissaire	1er août 1846..	
Cameron, l'hon. M.	Commissaire-adjoint	11 mars 1848..	
Wetenhall, John.	do	2 fév. 1850..	
Bourret, l'hon. Jos.	do	20 avril 1850..	
Killaly, l'hon. H. H.	do	15 fév. 1851..	
Keefer, Samuel.	do	6 mai 1859..	
Trudeau, Toussaint.	do	15 mars 1864..	
Begly, Thomas A.	Secrétaire	25 sept. 1847..	
Trudeau, Toussaint.	do	13 déc. 1859..	
Braun, Frederick.	do	8 mars 1864..	
Page, John.	Ingénieur en chef.	31 oct. 1853..	2 juil. 1890..

Travaux Publics.

ANNEXE n° 12.—Noms avec la date de la nomination, etc., des administrateurs
du département des travaux publics, de 1841 à 1893—*Fin.*

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination.	
		De	A
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>			
McDougall, l'hon. Wm.....	Ministre.....	1er juil. 1867..	— oct. 1869..
Langevin, C. B., l'hon. Hector L.....	do.....	8 déc. 1869..	5 nov. 1873..
McKenzie, l'hon. Alexander.....	do.....	7 nov. 1873..	16 oct. 1878..
Tupper, C.B., C.C.M.G., Sir Charles.....	do.....	17 oct. 1878..	20 mai 1879..
Langevin, C.B., C.C.M.G. Sir Hector L.....	do.....	20 mai 1879..	8 sept. 1891..
Smith, l'hon. Frank.....	Ministre intérimaire.....	14 août 1891..	11 jan. 1892..
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric.....	Ministre.....	11 jan. 1892..	
Trudeau Toussaint.....	Sous-ministre.....	1er juil. 1868..	
Baillairgé, G. F.....	do.....	4 oct. 1879..	18 déc. 1891..
Gobeil, A.....	do.....	18 déc. 1891..	
Chapleau, S.....	Secrétaire.....	4 oct. 1879..	
Ennis, F. H.....	do.....	4 nov. 1880..	
Gobeil, A.....	do.....	23 jan. 1885..	18 déc. 1891..
Roy, E. F. E.....	do.....	18 déc. 1891..	
McPherson, D. A.....	Secrétaire-adjoint.....	18 do 1891..	
Perley, H. F.....	Ingénieur en chef.....	25 nov. 1880..	21 oct. 1891..
Baillairgé, G. F.....	Ingénieur en chef-adjoint.....	5 juil. 1871..	4 do 1879..
Coste, Louis.....	Ingénieur en chef.....	26 do 1892..	
Scott, Thos. S.....	Architecte en chef.....	7 fév. 1872..	
Fuller, Thomas.....	do.....	31 oct. 1881..	

ANNEXE N^o 4.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

LE 30 JUIN 1892,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

État indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1892.

Endroits.	Nom.	Edifice.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						\$ cts.	mois	\$ cts.
Amherst.	N. E.	Bureau de poste.	2 mai 1824.	Concierge	2 nov. 1886.	33 33	12	400 00
Antigonish	"	Édifices publics.	— mars 1820.	do	5 fév. 1891.	33 33	12	400 00
Arébat.	"	Édifices sur Temp. du B. P.	11 oct. 1847.	do	16 sept. 1887.	33 33	12	15 00
Annapolis	"	Bur. de poste et douane.	26 oct. 1836.	do	1er avril 1891.	33 33	12	400 00
Baddeck.	"	Edifice public.	21 août 1836.	do	23 déc. 1886.	16 67	12	200 00
do	"	Edifice fédéral.	15 do 1824.	Mécanicien.	1er oct. 1871.	62 50	12	750 00
do	"	do	16 do 1824.	Chauffeur.	1er do 1871.	50 00	9	450 00
do	"	do	26 nov. 1848.	Concierge.	31 do 1885.	33 33	12	400 00
do	"	do	26 nov. 1848.	Gardiens.	10 sept. 1891.	39 00	12	468 00
do	"	Entrepôt de vérification.	17 fév. 1834.	Concierge.	26 janv. 1887.	41 67	12	500 00
New-Glasgow.	"	Bureau de poste	17 déc. 1832.	do	1er oct. 1889.	33 33	12	400 00
Sydney-Nord.	"	Edifice public.	24 do 1847.	do	20 janv. 1890.	33 33	12	400 00
Pictou.	"	Douane	25 do 1822.	do	31 do 1888.	33 33	12	400 00
Sydney-Sud	"	Bur. de poste et douane.	25 do 1845.	do	8 do 1890.	38 33	12	400 00
Tyero.	"	Bureau de poste.	2 juin 1826.	do	29 sept. 1888.	33 33	12	400 00
do	"	do	3 mars 1846.	do	22 do 1892.	33 33	12	400 00
Windsor.	"	Edifice public.	15 sept. 1824.	do	23 déc. 1886.	33 33	12	400 00
Yarmouth.	"	Bureau de poste.	9 juin 1842.	Mécanicien.	12 sept. 1872.	33 33	12	400 00
Charlottetown.	L. P. E.	Edifice fédéral	14 nov. 1826.	Chauffeur	13 déc. 1887.	33 33	12	536 00
do	"	do	28 août 1826.	Messageur.	19 janv. 1875.	37 00	12	444 00
do	"	do	12 nov. 1845.	Concierge	1er déc. 1890.	33 33	12	400 00
do	"	do	12 nov. 1845.	do	12 janv. 1887.	10 10	12	120 00
Montague.	"	Edifice public	1816.	do	5 nov. 1885.	33 33	12	400 00
Summerside.	"	Edifice fédéral	20 janv. 1825.	do	13 avril 1887.	33 33	12	400 00
Bathurst.	N. B.	Bureau de poste.	13 do 1854.	do	16 mai 1889.	10 83	12	130 00
Chatham.	"	do	15 août 1823.	do	1er oct. 1889.	8 33	12	100 00
Carteton, Saint-Jean.	"	do	5 oct. 1847.	do	26 nov. 1890.	33 33	12	400 00
Dalhousie.	"	do	11 janv. 1832.	do	31 mai 1881.	33 33	12	400 00
Frédéricton.	"	do	13 mars 1840.	do	11 janv. 1886.	33 33	12	400 00
Moncton.	"	do		do	23 oct. 1886.	33 33	12	400 00
Newcastle.	"	do		do		33 33	12	400 00

St. Stephen.	"	do	2 avril 1889.	do	25 mai 1887.	33 33	12	400 00
Sussex	"	do	18 fév. 1826.	do	17 oct. 1883.	33 33	12	400 00
Saint-Jean	"	Douane	2 juin 1855.	Mécanicien.	19 fév. 1880.	60 00	12	720 00
do	"	do	20 nov. 1844.	Chauffeur.	9 nov. 1885.	50 00	6	300 00
do	"	Bureau de poste	1er mai 1853.	Concierge.	13 oct. 1891.	41 67	12	500 00
do	"	do	22 fév. 1849.	Mécanicien.	4 nov. 1881.	55 00	12	660 00
do	"	Pénitencier.	22 do 1817.	Préposé à l'ascens.	27 do 1882.	50 00	12	600 00
Woodstock	"	Bureau de poste.	2 mai 1825.	Concierge	29 oct. 1880.	37 50	12	450 00
Aylmer.	P. Q.	Edifice public	18 mars 1817.	do	1er fév. 1890.	33 33	12	400 00
Craticook.	"	Bureau de poste, etc.	16 nov. 1839.	do	8 nov. 1889.	8 33	12	100 00
Hall.	"	do	20 sept. 1826.	do	27 juin 1889.	33 33	12	400 00
Joliette.	"	do	18 juin 1840.	do	15 oct. 1885.	33 33	12	400 00
Lachine.	"	Edifice fédéral.	18 janv. 1836.	Mécanicien en chef	8 do 1891.	100 00	12	250 00
Montréal.	"	Entrepôt de vérification.	18 fév. 1843.	Chauffeur.	4 do 1882.	50 00	12	600 00
do	"	do	8 oct. 1844.	do	1er oct. 1890.	45 00	12	540 00
do	"	Bureau de poste.	21 fév. 1820.	Mécanicien.	18 do 1876.	65 00	12	780 00
do	"	do	28 janv. 1861.	Lumière élect. et	1er juin 1885.	60 00	12	720 00
do	"	do		prep. à l'ascens.				
do	"	Revenu de l'intérieur.	4 oct. 1837.	Messageur.	1er août 1892.	33 00	12	400 00
do	"	Douane	12 août 1837.	Mécanicien.	1er janv. 1885.	60 00	12	720 00
do	"	do	6 sept. 1849.	Chauffeur.	1er oct. 1882.	50 00	8	400 00
do	"	Salles d'exerc. et d'armes	C. Daudelin.	do	2 déc. 1882.	50 00	8	400 00
do	"	Edifices fédéraux.	Wm. McDonald.	Concierge.	16 juill. 1892.	2 00 p. d.	12	720 00
do	"	Entrepôt de vérification.	J. H. Delongchamp.	Ouvrage en général	21 fév. 1888.	45 00	12	540 00
do	"	do	Jas. Mathews.	Mécanicien.	1er do 1890.	50 00	12	600 00
do	"	Bur. des insp.-mes. de bois	Thos. McLaughlin.	Chauffeur.	4 déc. 1885.	55 00	12	600 00
do	"	Douane	John O'Neil.	do	27 août 1892.	40 00	8	320 00
do	"	Bureau de poste	John R. Mountain.	do	8 sept. 1886.	45 00	8	360 00
do	"	do	Z. Boucher.	Concierge	10 nov. 1888.	45 00	12	540 00
do	"	do	P. St. Michel.	do	2 juill. 1892.	33 33	12	400 00
do	"	do	Veuve J. Forraut.	do	12 déc. 1884.	33 33	12	400 00
do	"	Edifice public	Wm. Comper.	Gardiens.	22 sept. 1886.	16 66	12	200 00
do	"	Douane	Médard Grignon.	Concierge	30 mai 1881.	12 50	12	150 00
do	"	do	Ph. Gravel.	do	28 déc. 1881.	25 00	12	300 00
do	"	Bureau de poste	Jos. Carbonneau.	do	11 mars 1890.	33 33	12	400 00
do	"	do	Geo. McLeod.	Messageur	1er fév. 1891.	25 00	12	300 00
do	"	Bureau de poste	John Lovegrove.	Concierge	27 juill. 1885.	25 00	12	300 00
do	"	do	Wm. Munton.	do	1er fév. 1891.	25 00	12	300 00
do	"	do	Wm. Shephard.	do	5 nov. 1885.	33 33	12	400 00
do	"	do	John Squires.	do	30 janv. 1891.	33 33	12	400 00
do	"	do	Fred. Edwards.	do	27 oct. 1880.	50 00	12	600 00
do	"	do	J. P. Reeves.	do	2 mars 1886.	33 33	12	400 00
do	"	do	Veuve Aug. Meinke.	do	17 oct. 1883.	50 00	12	600 00
do	"	do	James McBride.	do	23 déc. 1887.	33 33	12	400 00
do	"	do	Gilbert Campbell.	do	29 janv. 1881.	33 33	12	400 00
do	"	do	Henry Dunn.	Mécanicien.	23 sept. 188.	50 00	7	350 00

Travaux Publics.

Emploi.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi	Date de la nomination.	Salaire par année.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						\$ cts.	mois	\$ cts.
Chatham	Bureau de poste	W. W. Mitchell	25 mai 1848.	Concierge	7 janv. 1885.	33 33	12	400 00
Cornwall	do	Thos. Murphy	1er do 1843.	do	7 mars 1885.	33 33	12	400 00
Cornwall	do	G. A. Gibson	31 janv. 1854.	do	3 sept. 1881.	4 16	12	50 00
Cobourg	do	H. J. Payne	3 mars 1857.	do	24 avril 1890.	33 33	12	400 00
Galt	do	Wm. Kilgour.	20 mai 1834.	do	23 sept. 1886.	33 33	12	400 00
Guelph	do	Robert Higham.	25 fév. 1834.	do	29 oct. 1889.	33 33	12	400 00
Goderich	do	Thos. P. Richardson	8 avril 1832.	do	1er mai 1889.	33 33	12	400 00
Gananoque	do	Lewis Elliot	14 nov. 1829.	do	9 oct. 1886.	50 00	12	600 00
Hamilton	Edifice fédéral.	Wm. Hornby	14 do 1845.	Chauffeur	7 nov. 1887.	45 00	6	270 00
do	do	Thos. Beatty	17 déc. 1857.	Mécanicien.	2 mars 1887.	50 00	12	600 00
do	do	Thos. Nicholson	20 mai 1841.	Chauffeur	12 déc. 1889.	45 00	12	540 00
do	Salle d'exercice	Wm. Harris	12 sept. 1842.	Mécanicien.	31 mai 1881.	65 00	12	780 00
do	do	William Johnson	22 déc. 1838.	Chauffeur	18 oct. 1878.	55 00	6	330 00
do	College militaire	M. Maddon	4 sept. 1837.	Mécanicien.	12 sept. 1888.	50 00	12	600 00
do	do	M. Mulhern	12 oct. 1839.	Concierge	16 mars 1884.	33 00	12	400 00
do	Donane	Wm. Greer	6 do 1836.	Concierge	14 janv. 1884.	50 00	12	600 00
do	Bureau de poste	John Price	27 mai 1831.	Concierge	15 mars 1889.	33 33	12	400 00
do	Bur. de poste et donane.	William McMann.	28 mars 1853.	Concierge	22 juin 1889.	33 33	12	400 00
do	do	John Hearn	29 mai 1830.	do	15 sept. 1886.	33 33	12	400 00
do	Bureau de poste	John Wilkins	17 do 1842.	do	10 do 1887.	33 33	12	400 00
do	do	Wm. Armstrong	9 sept. 1846.	do	11 juin 1888.	20 00	12	240 00
do	do	Levy Reynolds	15 fév. 1839.	do	17 nov. 1885.	33 33	12	400 00
do	do	Samuel Hamilton	14 juin 1834.	do	29 oct. 1890.	33 33	12	400 00
do	Edifice public.	Rufus Henderson	6 avril 1822.	do	23 déc. 1880.	50 00	12	600 00
do	Bur. de poste et donane.	J. H. Roberts.	1er mai 1847.	Mécanicien.	7 fév. 1884.	33 33	12	400 00
do	do	Wm. Bryson	4 fév. 1843.	Concierge	9 août 1883.	33 33	12	400 00
do	do	Jas. Russell	15 sept. 1832.	do	25 oct. 1890.	33 33	12	400 00
do	do	Wm. J. Johnston	12 mai 1840.	do	23 août 1873.	125 00	12	1,500 00
do	Edifice public.	J. A. Willis	6 août 1845.	Mécanicien en chef	13 janv. 1891.	50 00	6	300 00
do	Edifice fédéral.	Chs. H. Baillie.	22 sept. 1852.	Chauffeur	1er nov. 1889.	50 00	12	600 00
do	Edifice de revenu.	Fred. Faragher.	16 oct. 1865.	do	28 déc. 1874.	65 00	12	780 00
do	Donane	Jas. Cosgrave.	10 fév. 1844.	Mécanicien	25 sept. 1886.	55 00	12	660 00
do	Entrepot de vérification.	Ed. Appleton	26 sept. 1864.	Chauffeur	1er oct. 1884.	50 00	12	600 00
do	do							

do	do	Alex. Day	27 do 1833.	Prép. à l'ascenseur	1er déc. 1887.	50 00	12	600 00
do	do	Win. Chenery	19 déc. 1891.	do	1er do 1887.	50 00	12	600 00
do	do	W. J. Slean	5 juil. 1855.	do	2 mars 1888.	50 00	12	600 00
do	do	Jas. Richardson	23 fév. 1831.	Gardien	3 sept. 1888.	50 00	6	300 00
do	Bureau de poste.	Henry L. Bell	29 déc. 1864.	Ingenieur.	9 mai 1885.	50 00	6	300 00
do	do	Samuel Fitzgerald	26 do 1859.	Chauffeur.	1er nov. 1889.	50 00	6	300 00
do	do	John Somers	8 avril 1835.	do	1er déc. 1889.	50 00	6	300 00
Trenton	Edifice public.	David Allan	13 mai 1844.	Concierge.	31 août 1889.	33 33	12	400 00
do	Bureau de poste.	F. Parker	6 août 1833.	Mécanicien	3 oct. 1888.	50 00	12	600 00
do	do	W. Courtis	6 mars 1844.	Concierge.	9 nov. 1880.	33 33	12	400 00
do	Edifice public.	Andrew McLean.	24 nov. 1825.	do	20 juil. 1891.	33 33	12	400 00
do	do	John Faucett.	11 mai 1857.	do	18 août 1890.	33 33	12	400 00
do	Bureau de poste.	J. P. Alexander	19 août 1852.	Mécanicien	1er juin 1888.	70 00	6	840 00
do	do	Patrick Dillon	17 mars 1849.	Chauffeur.	1er jan. 1889.	45 00	6	270 00
do	do	Jos. Conru	10 mai 1843.	Prép. à l'ascenseur	16 mars 1887.	45 00	12	540 00
do	do	Jos. Gagnier	12 mars 1856.	Gardien	7 juin 1892.	45 00	12	540 00
do	do	Joe O'Connell	14 mai 1848.	Concierge.	12 do 1888.	60 00	12	720 00
do	do	A. G. Hamilton	14 mai 1848.	do	31 jan. 1891.	33 33	12	400 00
do	Palais de justice.	George Northgraves	20 do 1838.	do	31 jan. 1891.	33 33	12	400 00
do	do	Jas. McKee	11 déc. 1839.	Ingenieur.	27 oct. 1890.	70 00	12	840 00
do	Prison	Philip Thomas	4 mars 1834.	Atte-ingénieur.	25 nov. 1889.	60 00	12	720 00
do	do	Ralph Johnson	12 do 1812.	Concierge.	11 jan. 1892.	50 00	12	600 00
do	Bureau de poste.	John McMurphy	12 août 1812.	do	1er oct. 1884.	50 00	12	600 00
do	do							

R. STECKEL.

ANNEXE N° 14.

TABLEAU

INDIQUANT LES

NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

PERSONNES EMPLOYÉES

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU

30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 14.

État indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc., des personnes employées aux divers bassins de radoub au 30 juin 1892.

Nom.	Date de la naissance.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Brit.</i>						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	\$166.66 par mois	
A. C. Muir		Ingénieur	do	1er avril 1887	100.00 do	
J. W. Muir		Sous-ingénieur	do	11 jan. 1892	75.00 do	
A. D. Greeves		Charpentier	do	1er déc. 1887	80.00 do	
F. M. Jones		Chauffeur	do	do	60.00 do	
D. Magell		do	do	do	60.00 do	
John Stock		Gardien	do	do	50.00 do	
<i>Bassin de radoub de Lévis.</i>						
Uric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	\$1,800.00 par année.	Indemnité de \$200 pour loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Honoré Lamontagne		Contremaître	do	9 do 1891	83.33 par mois	
Wm. Macdougall		Ingen.-mécanicien.	do	1er juin 1888	75.00 do	
Napoléon Lemelin		Sous-ing.-mécan.	do	1er do 1888	45.00 do	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	do	1er do 1888	32.00 do	
Jos. Morin		do	do	9 avril 1891	32.00 do	
Théodore Chabot		Gardien	do	9 do 1891	45.00 do	\$45 par mois, du 1er avril au 1er déc.; \$1.25 par jour, du 1er déc. au 1er avril.

R. STECKEL,

ANNEXE N^o 15.

ÉTATS.

- 1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA, DU 30 JUIN 1891 AU 30 JUIN 1892.
- 2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.
- 3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o 15.

N^o 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics du Canada, du 30 juin 1891 au 30 juin 1892.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
			\$ cts.
ÉDIFICES PUBLICS.			
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.</i>			
Édifices du parlement et des départements—Ramoner des cheminées.....	G. E. Pouliot.....	11 sept. 1891..	81 56
Édifices du parlement et des départements—Enlever la neige.....	W. Moore.....	30 nov. 1891..	450 00
Édifices du parlement et des départements—Glacé.....	D. N. Charlebois.....	25 fév. 1892..	05½
do do do Houille.....	C. C. Ray et Cie.....	9 mai 1891..	par morceau. 8,441 67
Rideau Hall—Enlever la neige.....	N. Cardiff.....	28 nov. 1891..	450 00
do Glacé.....	D. N. Charlebois.....	25 fév. 1892..	06½
			par morceau.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, bureau de poste—Fourniture de la houille..	Cie. de ch. de fer et de houille de Cumberl'd	16 sept. 1891..	243 75
Antigonish do do do ..	James Kenna.....	1er do 1891..	112 50
Arichat do do do ..	Gardner Coal Co.....	2 do 1891..	78 75
Baddeck do do do ..	A. G. McDonald.....	2 do 1891..	105 00
Halifax, édifices publics—Fourniture de la houille ..	Acadia Coal Co.....	27 août 1891..	959 30
New Glasgow, bur. de poste do ..	do ..	27 do 1891..	132 18
Sydney-Nord do ..	Gardner Coal Co.....	29 do 1891..	151 25
Pictou, douanes do ..	Acadia do ..	22 sept. 1891..	228 32
Sydney, bureau de poste do ..	Gardner do ..	29 août 1891..	100 00
Truro do do ..	Acadia do ..	27 do 1891..	140 00
Windsor do do ..	F. W. Dimock.....	10 sept. 1891..	164 67
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice publ. féd.—Fourn. de la houille	Gardner Coal Co.....	29 août 1891..	570 05
Montague, bureau de poste do ..	do ..	29 do 1891..	62 26
Summerside do do ..	Jos. Read et Cie ..	5 sept. 1891..	331 89
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, bureau de poste—Fourn. de la houille ..	Ed. Johnson.....	10 sept. 1891..	409 12
Carleton do do ..	Morrison et Lawlor....	29 août 1891..	53 03
Chatham do do ..	Gillespie et Sadler....	10 sept. 1891..	120 19
Dalhousie do do ..	do ..	10 do 1891..	215 00
Frédéricton do do ..	E. N. Allen.....	31 août 1891..	262 00
Moncton do do ..	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberl'd	21 sept. 1891..	234 00
Newcastle do do ..	Gillespie et Sadler....	10 do 1891..	324 12
Portland do do ..	R. P. et W. F. Starr....	31 août 1891..	29 94
Saint-Jean, édifices publics do ..	Morrison et Lawlor....	29 do 1891..	2,652 75
St-Stephen, bureau de poste do ..	C. D. Hill et Cie.....	3 sept. 1891..	162 00
Sussex do do ..	R. P. et W. F. Starr....	31 août 1891..	199 55
Woodstock do do ..	W. F. Dibblee et Fils..	1er sept. 1891..	229 47

Travaux Publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			
<i>Québec.</i>			
Aylmer, bureau de poste—Fourniture de la houille...	C. C. Ray et Cie	24 août 1891..	144 99
Coaticook do do	B. J. Smith.	12 sept. 1891..	184 50
do do Eclairage électrique	Coaticook Electric Light Co.	30 mai 1892..	180 00
Hull do Fourniture de la houille...	McRae et Co.	10 sept. 1891..	249 50
Lachine do Installation intérieure...	Jas. Fitzpatrick.	30 oct. 1891..	1,135 00
do do Clôture, barrières, hangar à bois	do	19 mai 1892..	655 00
Laprairie do Construction	O. Lefebvre.	11 déc. 1891..	9,375 00
Montréal, édifices publics—Fourniture de la houille...	P. McCrory	17 sept. 1891..	1,249 96
do do do	Evans, Frères	11 do 1891..	1,180 77
do do do	F. Robertson	14 do 1891..	1,296 52
do douane—Reconstruction de l'abat-jour	L. Cousineau	23 fév. 1892..	6,146 46
Québec, édifices publics—Fourniture de la houille	Madden et Ellis.	10 sept. 1891..	3,080 80
do citadelle (qtrs du gouv.-gén.)—do	do	10 do 1891..	130 00
do ancien édifice du parlement—Enlever la neige des terrains	Eugène Trudel	4 déc. 1891..	175 00
do bâtiment de l'immigration sur la jetée de la Princesse Louise—Changem. au véranda.	F. Poitras	28 avril 1892..	171 00
Saint-Jean, bureau de poste—Fourniture de la houille	Bisset et Donaghy.	1er sept. 1891..	152 00
Sherbrooke do do	Luckie et Mitchell	7 do 1891..	266 40
Sorel do do	F. O. Lamarche	8 do 1891..	235 80
Trois-Rivières, édifices publics do do	Z. Marchand	31 août 1891..	548 49
Valleyfield, bureau de poste—Répar., chang. peint.	Bélanger et Préfontaine	19 nov. 1891..	173 00
do do Eclair. électrique.	Valleyfield Electric Light Co.	24 do 1891..	50 00
<i>Ontario.</i>			
Almonte, bureau de poste—Fourniture de houille.	T. R. White	7 sept. 1891..	218 75
Amherstburg do do	J. G. Mullen	16 do 1891..	240 00
Barrie do do	Johnston et Sergeant.	2 do 1891..	240 00
do do Approvisionnement d'eau.	Cie de l'aqueduc de Barrie	22 oct. 1891..	50 00
Belleville do Fourniture de la houille.	La Cie Rathbun	29 août 1891..	276 00
Berlin do do	Kloepfer et Cie	14 sept. 1891..	174 20
Brampton do do	R. Blain	19 do 1891..	143 75
Brantford do do	T. Elliott.	31 août 1891..	287 81
Brockville do do	Geo. E. Shields.	25 do 1891..	275 00
Carleton Place do Appareil de chauffage.	N. Landry	7 déc. 1891..	994 50
do do Accessoires	R. Cameron	15 avril 1892..	1,375 00
Cayuga do Fourniture de la houille.	T. Martindale	2 sept. 1891..	172 50
Chatham do do	P. T. Barry	5 do 1891..	231 82
do do Approvisionnement d'eau.	Cie de l'aqueduc de Chatham	10 juin 1892..	40 00
Clifton do Fourniture de la houille.	Histrop et Thomas	3 sept. 1891..	178 80
do do Lum. électriq. (y compris l'installation et les renouvellements)	Niagara Falls Electric Light and Power Co.	17 mai 1892..	325 00
Cobourg do Fourniture de la houille.	Rooney et Cie.	13 nov. 1891..	258 75
Cornwall do do	Flack, Frères	1er sept. 1891..	240 00
Galt do do	Perry et Cie.	2 do 1891..	171 00
Gananoque, édifices publics do do	W. H. Britton et Cie.	3 do 1891..	173 84
Goderich, bureau de poste do do	Wm. Lee.	1er do 1891..	196 00
Guelph do do	Frank Frank.	10 do 1891..	244 20
Hamilton do do	A. D. Mackays Fils.	2 do 1891..	461 70
do do Changements, additions et accessoires	Thos. Myles et Fils.	2 do 1891..	492 48
do do Peinturer	Donaldson et Patterson	12 féb. 1892..	431 00
Kingston, édifices publics—Fourniture de la houille.	J. Clayton	12 do 1892..	650 00
Lindsay, bureau de poste—do do	W. B. et S. Anglin.	26 août 1891..	312 00
London do do	La Cie Rathbun.	29 do 1891..	125 85
London do do	Hunt, Frères	12 sept. 1891..	514 26
London, douane—do do	D. Daly et Fils	22 do 1891..	498 99

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>			
<i>Ontario—Suite.</i>			
London, étable et latrines aux casernes de l'infanterie.	Tambling et Jones	17 fév. 1892..	2,286 00
Napanee, bureau de poste—Fourniture de la houille..	La Cie Rathbun	29 août 1891..	166 25
Orangeville do do	James Morrison.	2 sept. 1891..	133 00
Orillia, édifice public—Erection	J. R. Eaton,	5 avril 1892..	10,216 00
Ottawa, ferme expérimentale—Fourniture de la houille	McRae et Cie.	10 sept. 1891..	427 00
do imprimerie de l'Etat—Bois de chauffage.	John Heney	14 oct. 1891..	1 75
do cour suprême—Plombage et posage de gaz dans la nouvelle aile.	Ormond Higman	28 do 1891..	1,075 00
do cour suprême—Changements et réparations.	Wm. Stuart	16 nov. 1891..	1,991 91
do bloc Langevin, bureau de poste, musées géologique et des pêcheries, carré Cartier—Enlèvement de la neige.	Wm. Moore	30 do 1891..	450 00
Pembroke, bureau de poste—Fourniture de la houille.	Dunlop et Chapman	1er sept. 1891..	100 90
do do Horloge (y compris couvert, etc.)	E. Chanteloup	28 avril 1892..	1,540 00
Peterborough, do Fournit. de la houille.	The Rathbun Co.	29 août 1891..	138 90
do bibliothèque publique—Voûtes	J. E. Askwith	28 janv. 1892..	1,550 00
do douane—Appareils de chauffage.	McGuire et Bird	28 juin 1892..	719 00
Petrolia, bureau de poste—Erection	J. Garrett	29 janv. 1892..	16,000 00
Port-Arthur, bureau de poste de l'inspecteur—Fourniture de la houille	The Weston Coal Co	24 sept. 1891..	35 00
Port-Arthur, bureau de poste—Erection	Tobin et O'Keefe	8 janv. 1892..	17,900 00
Port-Hope do Fournit. de la houille.	Brown et Henning	31 août 1891..	443 00
Prescott, édifices publics do	Jas Buckley	1er sept. 1891..	98 00
Ste-Catherine, bureau de poste—do	D. Dittrick	18 do 1891..	246 58
Saint-Thomas do do	Ellison et Lewis	9 do 1891..	388 50
Stratford do do	A. C. Mowat	2 do 1891..	350 35
Strathroy do do	W. J. Anderson	22 do 1891..	133 53
Toronto, édifices publics—Fourniture de la houille.	P. Burns et Cie.	25 août 1891..	1,739 24
do salle d'exercices—Erection.	J. Stewart	10 nov. 1891..	240,000 00
do salle d'exercices aux casernes de l'infanterie.	R. Dinnis et Fils	22 janv. 1892..	3,177 00
do bureau de poste—Réparations à la toiture.	Douglas, Frères	25 avril 1892..	313 16
Trenton do Fourniture de la houille.	C. Crowe	31 août 1891..	145 50
Walkerton do do	Traill, Frères	29 do 1891..	191 38
do do Installation	J. C. Oppenheiser	8 déc. 1891..	878 00
do do Appareils de chauffage	McGuire et Bird	22 do 1891..	1,320 00
do do Plombage.	W. M. Shannon	7 mars 1892..	236 00
do do Fourniture de l'eau.	Corporation de Walkerton	16 do 1892..	25 00
Windsor do Fourniture de la houille.	Scully et Bridges	1er sept. 1891..	360 15
<i>Manitoba.</i>			
Winnipeg, Fort-Osborne—Hôpital pour la police à cheval du Nord-Ouest.	Brydon et Matheson	14 juill. 1891..	2,993 97
Winnipeg, bâtim. des immigrants—Fourn. de la houille	Cie de l'aqueduc de Winnipeg	13 do 1891..	125 00
do bureau de poste—Fourniture de la houille (houille de Galt)	Cie de houille et de ch. de fer d'Alberta	2 sept. 1891..	2,472 77
do autres édifices pub.—Fournit. de la houille	Dominion Coal, Coke & Transportation Co.	21 do 1891..	1,869 95
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>			
Calgary, addition au corps de garde	E. Watson	2 juin 1892..	1,547 00
Prince-Albert, bâtiments des immigrants	T. E. Baker	7 avril 1892..	1,000 00
Daim-Rouge, école industrielle	J. Stewart	11 sept. 1891..	14,343 00
Régina, palais de justice, bureau de poste et bureau d'enregistrement—Fourniture de la houille.	La Cie Smith et Ferguson	3 do 1891..	243 87
Régina, bureaux du gouvernem.—Appar. de chauffage	Dunlop et Chapman	10 déc. 1891..	925 00

Travaux Publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ cts.
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Agassiz, grange pour la ferme expérimentale.....	Wm. Rockett.....	20 nov. 1891..	9,000 00
*Vancouver, édifices publics—Erection.....	Thos. Tompkins	19 oct. 1891..	59,339 00
Victoria, salle d'exercice—Erection.....	Maurice Humber.....	23 mai 1892..	33,916 00
HAVRES, RIVIÈRES ET PONTS.			
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Ile du Diable—Brise-lames	McDonald et Moffatt..	19 avril 1892..	1,600 00
Eatonville—Prolongement du brise-lames	F. R. Eaton.....	9 juin 1892..	2,700 00
L'Ardoise—Brise-lames	J. Burns.....	18 déc. 1891..	16,775 00
Louis-Head do	H. Smith et J. Heney.	9 nov. 1891..	4,072 00
Round-Hill—Barrage	W. J. Loughren	30 déc. 1891..	4,750 00
West-Chezzetcook—Brise-lames sur le côté est de l'en- trée du havre	A. McKinnon	20 juill. 1892..	8,940 00
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Saint-Pierre, Baie—Reconstruction de la protection du brise-lames	D. J. McDonald	23 mai 1892..	862 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Campbellton—Prolongement du quai de déstasege ...	G. et J. Robertson....	22 juin 1892..	3,975 00
Neguac, en bas—Quai	B. Flood	14 avril 1892..	7,200 00
<i>Ontario.</i>			
Rivière Kaministiquia—Dragage au Creek McKellar..	T. Marks et N. McDon- ald	28 avril 1892..	12 ³ / ₄ c. p. v. c.
Kingston, cale sèche—Chambre de la machine et chem. do Trav. à la gue p. la chamb. de la mac.	P. Navin	16 juill. 1891..	10,610 00
	The Can. Locomotive and Engine Co.....	4 déc. 1891..	325 00
Havre d'Hamilton—Dragage et enlèvement de la batture	F. B. McNamee	3 mai 1892..	10c. p. v. c.
Southampton—Prolongement de la jetée	G. E. Smith.....	9 avril 1892..	5,700 00
<i>Colombie-Britannique.</i>			
Rivière Fraser—Fascines à l'embouchure de la	D. A. McDonald.....	19 déc. 1891..	Sched. rates.
do Pilots pour améliorations à l'emb. de la	D. McLennan	2 janv. 1892..	do
DRAGAGE, DRAGUEURS ET MATÉRIEL.			
Chenal des navires du St-Laurent—Houille p. les drag.	Sydney and Louisburg Coal and Ry. Co....	— oct. 1891..	2,751 10
do do do	General Mining Assn..	— do 1891..	2,876 15
Dragueur "St. Lawrence"—Chaudière pour le	Jas. Fleming	26 do 1891..	8,290 00
Dragueur à vapeur (élévateur)—Coque pour le	P. G. Waters.....	20 juin. 1892..	21,000 00
SERVICE DES TÉLÉGRAPHES.			
Bateau ponté, pour le service dans le golfe St-Laurent	P. P. Pouliot.....	19 mars 1892..	450 00
Wellington à Comox, <i>via</i> Courtney et les mines Union, C.-B.—Construction de la ligne	D. J. McLachlan	19 avril 1892..	*5,670 00

*Ce contrat prend la place du contrat de A. E. Carter, mentionné dans le dernier rapport, mais depuis annulé par un arrêté du Conseil (n° 120742).

* Pour 65 milles, et \$90 par mille pour le reste de la distance.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

N^o 2. — **État des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.**

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Surface.	Prix.
						\$ cts.
22 juillet '91.	Corporation d'Orillia.....	Sa Majesté.	An nord, 75 pieds du lot n ^o 6 sur la rue Peter, Orillia, Ont.....	Empl. pour édifice public..	75 x 105 pieds...	1 00
28 août '91.	do Laprairie..	do	Lot n ^o 154, rue St-Joseph, village de Laprairie, Que.	do	6,080 pieds carr.	5 00
4 sept. '91.	(Certificat de propriété).....		Lots 21, 22, 23, 24, 25 et 26, Bloc 94, Machouire-d'Original, Assa.....	Empl. pour pal. de justice.		
21 juillet '91.	do		Partie du lot n ^o 78.....	do		
27 oct. '91.	W. S. Smith.....	Sa Majesté.	Usage de terrain et droit de passage.....	Fourniture de l'eau pour l'édifice du bur. de poste.		75 00
27 " '91.	N. M. Bateman.....	do	do	Approche du pont de la Grande Rivière.....		50 00
31 déc. '91.	J. Stalker.....	do	Terrain dans le township d'Onéida.....		1 1/2 acres.....	85 00
25 févr. '92.	Gouvernement provincial, Colombie-Britannique....	Gouver. fédéral..	Terrain, étant la partie de la réserve du gouvernement, Baie de James.....	Empl. pour salle d'exercice.	Environ 36,900 pas superficiels	Transfert. 160 00
25 avril '92.	(Certificat de propriété)...		Lot riverain n ^o 80, bloc XXV, Prince-Albert, Saskatchewan.....	Empl. pour bur. d'enregist.	132 x 125 pieds..	
19 " '92.	Hall et Price.....	Sa Majesté.	Partie des lots 8 et 9, bloc A, Pointe à la Magdelaine, rivière St-Maurice.....	Trav. de la riv. St-Maurice.	3 acres.....	410 00
1er oct. '91.	The Dartmouth Ferry Commission.....	do	Terrain, côté sud-ouest de la rue Water, Dartmouth, N.-E.....	Empl. pour édifice public..	78 x 59 pieds.....	4,500 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

N° 3.—Etat des propriétés louées au et par le département des travaux publics pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1892.

Date du bail.	Bailleur.	Preneur.	Propriété louée.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer annuel.
15 juillet '91.	Sa Majesté.....	Colin Dewar ..	Partie sud-ouest de la moitié sud-ouest du lot n° 4, Ile Victoria	Entreprise particulière	Durant le bon plaisir..	\$ cts. 5 00
27 août '91.	do	D. W. Gordon..	Lots riverains A, C, E, F et A, B, C, D, Havre Nanaimo, C.-B.....	do	21 ans.....	12 00
7 sept. '91.	do	James Porter...	Droits riverains en face des lots 1, 2, 3, 4, 5 et 6, bloc M, Portage Inlet, Havre Victoria, C.-B.....	do	Durant le bon plaisir..	5 00
14 " '91.	do	S. Williams....	(Prève sur lot 7, bloc M, Havre Victoria, C.-B.....	do	21 ans	5 00
18 déc. '91.	do	E. G. Laverdure)	3 S. E., lot n° 8, rue Sussex, Ottawa.....	do	Durant le bon plaisir..	1 00
14 avril '92.	do	Cie du ch. de fer Pac. canadien.	Partie du lot de la douane à New-Westminster, C.-B... Bureau au "Central Chambers," Ottawa	Fins de chemin de fer. Chambres pour le bur. de poste.	21 ans.....	1 00
18 mai '92.	Seybold et Gibson.	Sa Majesté.....			3 mois et 12 jours.....	155 25

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 octobre 1892.

ANNEXE N^o 16

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1^{er} JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1892.

ANNEXE N^o II.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

LÉTTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 au 30 juin 1892.

Années.		Reçues.	Envoyées.
1867—	Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868	do janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869	do do do	3,448	2,171
1870	do do do	4,961	3,185
1871	do do do	6,268	3,983
1872	do do do	8,333	4,428
1873	do do do	10,072	5,707
1874	do do do	9,800	5,043
1875	do do do	9,006	5,006
1876	do do do	7,971	4,773
1877	do do do	7,517	4,425
1878	do do do	6,886	4,021
1879	do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879	do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880	do 1er janvier do	8,451	4,410
1881	do do do	9,599	5,529
1882	do do do	10,505	5,699
1883	do do do	11,633	6,227
1884	do do do	13,114	6,903
1885	do do do	8,977	5,321
1886	do do do	9,644	5,352
1887	do do au 30 juin	4,866	2,735
1887	do 1er juillet do 1888.	10,493	6,343
1888	do do do 1889.	10,522	7,042
1889	do do do 1890.	10,098	7,448
1890	do do do 1891.	10,576	7,286
1891	do do do 1892.	11,637	6,700

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1892.

Année.		Nombre.
1882.....	Du 22 septembre au 30 juin 1883.....	1,566
1883.....	do 1er juillet do 1884.....	3,366
1884.....	do do do 1885.....	3,298
1885.....	do do do 1886.....	3,466
1886.....	do do do 1887.....	4,198
1887.....	do do do 1888.....	4,692
1888.....	do do do 1889.....	4,960
1889.....	do do do 1890.....	4,819
1890.....	do do do 1891.....	5,376
1891.....	do do do 1892.....	5,400

Travaux Publics.

CHÈQUES émis par le département des finances et expédiés par le secrétaire.

Année.		Nombre.
1885.....	Du 1er avril au 30 juin 1885.....	245
1885.....	Du 1er juillet do 1886.....	954
1886.....	do do do 1887.....	1,158
1887.....	do do do 1888.....	918
1888.....	do do do 1889.....	887
1889.....	do do do 1890.....	908
1890.....	do do do 1891.....	790
1891.....	do do do 1892.....	820

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880
au 30 juin 1892.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin.....		1,273
1880 do juillet do 1881.....		2,943
1881 do do do 1882.....		2,859
1882 do do do 1883.....	3,538	4,600
1883 do do do 1884.....	3,860	6,004
1884 do do do 1885.....	4,500	6,718
1885 do do do 1886.....	6,075	6,450
1886 do do do 1887.....	6,816	6,380
1887 do do do 1888.....	6,947	6,870
1888 do do do 1889.....	6,484	7,667
1889 do do do 1890.....	7,448	6,578
*1890 do do do 1891.....		7,751
1891 do do do 1892.....	6,113	4,260

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, du 10 janvier 1880 au
30 juin 1892.

Année.		Nombre.
1880.....	Du 10 janvier au 30 juin.....	418
1880.....	Du 1er juillet do 1881.....	1,795
1881.....	do do do 1882.....	2,352
1882.....	do do do 1883.....	2,651
1883.....	do do do 1884.....	3,611
1884.....	do do do 1885.....	3,119
1885.....	do do do 1886.....	2,867
1886.....	do do do 1887.....	3,281
1887.....	do do do 1888.....	3,552
1888.....	do do do 1889.....	4,229
1889.....	do do do 1890.....	3,374
1890.....	do do do 1891.....	3,948
1891.....	do do do 1892.....	4,009

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçus au bureau de l'ingénieur en chef, peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N^o 17.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET LA FERMETURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DE MER DU CANADA

DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT, ET DES
GRANDS LACS.

TABLEAU de la fermeture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, en Canada, en 1891 et 1892.

Ports.	Provinces.	Location.	Date de la fermeture en 1891-92.	Date de l'ouverture en 1892.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent.			La navigation n'a pas été fermée à ce port cette saison, vu le temps exceptionnellement doux.
Bathurst.	N.-Brunswick.	Baie des Chaleurs.	18 déc.	22 avril.	
Bellefleur.	Ontario.	Lac Ontario.	28 nov.	13 do	
Campebellton.	N.-Brunswick.	Baie des Chaleurs	8 jan.	27 do	
Charlottetown.	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent.	25 do	20 mars.	
Collingwood.	Ontario.	Baie Georgienne.	30 nov.	20 avril.	
Gaspé.	Québec.	Golfe du Saint-Laurent.	20 jan.	5 mai.	La navigation a fermé exceptionnellement tard à ce port à cause de la douce température de la saison.
Georgetown.	Ile du P.-E.	do	11 fév.	27 mars.	Le passager à vapeur a traversé, cette saison, jusqu'au 8 février, le 11, le havre était gelé, et le 13 il était de nouveau libre de glace, le 20, la glace de la mer obstruait l'entrée du havre mais elle disparut le 27.
Goderich.	Ontario.	Lac Huron.	5 déc.	4 avril.	Toujours ouvert et libre de glace.
Halifax.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.			
Kingcardine.	Ontario.	Lac Huron.	15 nov.	5 avril.	
Kingston.	do	Lac Ontario.	16 jan.	6 do	
Louisbourg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent.			Pas de glace de formé à ce port l'hiver dernier, les voiliers arrivaient et partaient de ce port chaque mois.
Montréal.	Québec.	Fleuve Saint-Laurent.	30 nov.	13 avril.	Généralement les navires ne quittent ni entrent dans ce port beaucoup plus tard que le 1er décembre, ni plus tôt que le 1er mai, car généralement le golfe est plein de glace flottante à cette date.
Rustico-Nord.	Ile du P.-E.	Golfe	31 déc.	15 do	Il ne s'est pas formé de glace à ce port cette année.
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du golfe Saint-Laurent.	30 nov.	2 mai.	Pendant l'hiver de 1891-92, il y eût beaucoup moins de glace que d'habitude. Le bateau passager marchait à Pictou et les vapeurs <i>Northumberland</i> et <i>Stanley</i> ont traversé entre l'Ile du Prince-Édouard et Pictou, jusqu'au 21 janvier.
Owen-Sound.	Ontario.	Baie Georgienne.			
Pictou.	Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	21 jan.	3 avril.	
Port-Arthur.	Ontario.	Lac Supérieur.	28 déc.	1er mai.	
Port-Dover.	do	Lac Érié.	20 do	4 avril.	
Port-Hope.	do	Lac Ontario.	15 do	8 do	
Port-Stanley.	do	Lac Érié.	14 do	26 fév.	

Percé.	Québec.	Golfe St-Laurent.	29 do	11 avril.	
Québec.	do	Fleuve St-Laurent.	5 do	28 do	
Saint-Jean.	do	Rivière Richelieu.	9 do	9 do	
Saint-Jean.	N.-Brunswick.	Baie du Fundy.			Toujours ouvert et libre de glace.
Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	23 janv.	1er avril.	Le canal est fermé pour deux mois. Il ne s'est pas formé de glace dans la baie St-Pierre pour empêcher les vais. de navig. tout l'hiver.
Sarnia.	Ontario.	Lac Huron.	3 déc.	5 do	La glace ne s'est pas formée entre le Sault, Ontario et le Sault, Michigan, avant le 5 janvier.
Sault Ste-Marie.	do	Lac Supérieur.	4 do	18 do	Une partie du havre a été ouverte tout l'hiver.
Shédiac.	N.-Brunswick.	Golfe St-Laurent.	15 do	7 do	
Sorel.	Québec.	Rivière Richelieu.	30 nov.	14 do	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée du Golfe St-Laurent.	4 fév.	6 do	
Tadoussac.	Québec.	Fleuve St-Laurent.	2 déc.	25 mars.	
Trois-Rivières.	do	do	26 nov.	20 avril.	
Toronto.	Ontario.	Lac Ontario.	5 janv.	31 mars.	La baie n'a pas été fermée par la glace avant le 5 janvier quoique la navigation fut fermée le 28 décembre, il n'y en pas de glace de formée avant environ le 20 janvier.
Warton.	do	Baie Georgienne.	28 déc.	13 avril.	La navigation n'a pas été fermée à ce port. Les bateaux-passeurs ont traversé tout l'hiver entre ce port et Détroit.
Windsor.	do	Rivière Detroit.			
Winnipeg.	Manitoba.	Rivière Rouge.	15 nov.	20 avril.	
York Factory.	Territ. du N.-O.	Baie d'Hudson.	14 do	24 mai.	La rivière fut gelée à la date donnée, mais elle avait été remplie de glace trois semaines auparavant; sur la côte on put voir la glace le 6 juillet 1892.

ANNEXE N^o 18

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1892

ET QUI SE RAPPORTENT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTROLE.

ANNEXE N^o 18.

LISTE de quelques-uns des actes passés en la deuxième session du septième parlement du Canada, prorogé le 9^e jour de juillet 1892, et qui se rapportent au département des travaux publics ou aux travaux publics sous son contrôle (55-56 Victoria).

Sujet.	Titre au long du statut.	Chapitre.	Sections.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1892, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1892, et pour autres frais se rapportant au service public.....	1	.....	3
do terminant le 30 juin 1893.	Acte accordant certaines sommes d'argent à Sa Majesté afin de rencontrer les frais du service public pendant l'année fiscale se terminant le 30 juin 1891, et pour autres fins se rattachant au service public.	2	.....	11
Pouvoirs d'emprunter étant donnés aux commissaires du havre de Trois-Rivières.	Acte concernant les commissaires du havre des Trois-Rivières	10	5	60
Personnes qui pourront être nommées à des emplois dans le service public sans examen.	Acte pour amender les actes relatifs au service civil	14	Toutes.	73
Quant aux infractions touchant l'administration de la loi et la justice en ce qui concerne les travaux publics, etc., etc.	Acte concernant la loi criminelle.....	29	117, 118 et Titre III	137

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 18 octobre 1892.

ANNEXE N^o 19.

É T A T

INDIQUANT LES DIMENSIONS

DES

BASSINS DE RADOUB

AU

CANADA, 1892.

ANNEXE N^o 19.

BASSINS DE RADOUB.

ETAT indiquant les dimensions, etc., des bassins de radoub au Canada le 30 juin 1892.

Noms des bassins.	Longueur.	Largeur au couron- nement.	Largeur à l'entrée.	Largeur au fond.	Eau sur les buses aux marées du prin- temps ordinaires.	Grandes mers.	Petites mers.
	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.
Bassin de radoub d'Esquimalt	430	90	65	41	26½	7 to 10	5 to 8
do Halifax.....	585	102	89½	72	30	6	3
do Kingston.....	280	79	55	47	15½	*	.....
do Lévis	495	100	62	73	25½	18	13

* La hauteur de l'eau varie de 3½ pieds.

ANNEXE N^o 20.



É T A T

INDIQUANT LES

PROPRIÉTÉS PUBLIQUES À NEW-WESTMINSTER, C.-B.,

ET LEUR VALEUR

LE 6 MAI 1892.

PAR

F. C. GAMBLE, Ingénieur résident.

ANNEXE N^o 20.

ÉTAT DES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, 5 avril 1892.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous serais très obligé de bien vouloir donner à votre ingénieur à la Colombie-Britannique (M. Gamble) instruction de faire un rapport sur les sujets qui suivent :—

1. Quels sont les édifices publics qui appartiennent au gouvernement fédéral et qui sont maintenant occupés dans la ville de New-Westminster ?
2. La nature et la grandeur des dits édifices ?
3. Par qui sont-ils occupés ?
4. Le nombre de lots que possède le gouvernement fédéral dans la ville de New-Westminster ?
5. La valeur de chaque lot.

Tout à vous,

GORDON E. CORBOULD.

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

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR RÉSIDENT,

VICTORIA, C.-B., 6 mai 1892.

Édifices publics fédéraux, New-Westminster, C.-B.

MONSIEUR,—Relativement à vos mémoires du 21 et du 23 courant, je vous transmets sous ce pli des renseignements concernant les diverses propriétés du gouvernement fédéral, situées dans la ville de New-Westminster, à l'exception de la propriété connue sous le nom de réserve du pénitencier.

La valeur des propriétés qu'on indique plus bas a été prise sur le dernier rôle des cotisations. Certaines personnes prétendent que cette valeur est beaucoup au-delà du prix qu'on pourrait obtenir à l'heure qu'il est en vendant, tandis que d'autres soutiennent que si ces propriétés étaient mises sur le marché on pourrait en obtenir un prix plus considérable.

1. Le lot de la douane est situé au-dessous ou plutôt en dehors de la marque des eaux basses du côté est de la rue Columbia. Une partie de ce lot est occupée par un quai construit à l'usage du bateau-chèvre *Samson*, propriété du gouvernement

Travaux Publics.

le reste a été concédé, par un arrêt du conseil, au chemin de fer Canadien du Pacifique. Grandeur du lot 100 pieds de profondeur sur 260 pieds de façade. Valeur, \$22,000.

2. Lots 1 et 3 block 13—Le lot 1 est situé du côté nord-ouest de la rue Columbia à l'encoignure de cette rue et de la rue Begbie. Le lot 3 est en arrière du lot 1 avec lequel il forme une L et il s'étend de la rue Begbie à la rue Lorne.

Sur ces deux lots se trouvent l'ancienne douane et ses dépendances qui sont maintenant inoccupés. Ces édifices s'en vont en ruine, et on devrait les démolir et enlever les matériaux. On a récemment concédé à la ville 33 pieds du lot 3 dans le but de prolonger la rue Clarkson jusqu'à la rue Begbie. Le conseil demanda subéquemment dix autres pieds. Je ne crois pas qu'on doive les lui accorder, car la chose ne me semble pas réellement nécessaire. Si on le faisait on compromettrait la vente de ce qui reste du lot.

Le lot 1 a 66 pieds sur la rue Columbia et 132 pieds sur la rue Begbie, valeur, \$19,000. Ce qui reste du lot n° 3 mesure 33 pieds sur 132, valeur, \$5,000. On pourrait le diviser en deux petits lots de 33 pieds sur 66 et les vendre plus avantageusement.

3. Lot 10, block 13—Ce lot est situé à l'encoignure des rues Carnarvon et Mackenzie. Sur ce lot est située la salle d'exercice de 40 pieds sur 66 dont se sert encore la milice. L'édifice est dans un état de dilapidation et de ruine. Il est incontestable qu'on devrait la démolir. Les matériaux n'ont aucune valeur, la grandeur du lot est de 66 pieds carrés, et sa valeur est de \$9,000.

4. Lots 1 et 2, block 14—Ces lots sont situés à l'encoignure nord-ouest des rues Sixième et Columbia (la première s'appelait primitivement rue Mary). En arrière se trouve la rue Clarkson. L'édifice actuelle (en brique) du bureau de poste se trouve sur le lot n° 1. L'ancien bureau de poste (en charpente) se trouve sur le lot n° 2, tandis qu'à l'arrière-plan des lots 1 et 2 se trouve une vieille maison en bois tombant en ruine occupée par M. A. Peele, qui est, je crois, un fonctionnaire du service météorologique. On m'apprend que depuis des années il n'a pas payé de loyer. On devrait démolir ces deux édifices en bois et enlever les matériaux. A l'exception des briques des cheminées les matériaux dont se composent ces édifices n'ont absolument aucune valeur. On pourrait peut-être trouver quelqu'un pour démolir les édifices et les enlever pour les matériaux, mais j'en doute. La valeur des lots 1 et 2, bloc 14, est de \$50,000.

Ci-inclus des plans qui indiquent les lots sus-décrits avec les édifices qui s'y trouvent.

Votre obéissant serviteur,

F. C. GAMBLE,

Ingénieur résident.

A. M. THOS. FULLER,

Architecte en chef des travaux publics,

Ottawa.

ANNEXE N^o 21.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

POUR LES

RÉPARATIONS, ETC.

AUX

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA,

Pour l'année terminée le 30 juin 1892

PAR

O. DIONNE, Ecr, COMPTABLE.

ETAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte de "Édifices publics, réparations," etc., pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Travaux Publics.

NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Grand total.			
	Reparations, plâtrages, etc.	Reparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Magnanerie en pierre et briques, etc.	Peintures, vitrages, etc.	Reparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.		Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	
Número.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Número.
<i>Novelle-Ecosse.</i>														
1 Amherst, bureau de poste.	7 00						4 55	12 45			4 00			1 12 45
2 Annapolis do	31 10	14 70	9 30				12 02	67 12				1 75		2 71 12
3 Antigonish do							35 58	35 58			28 80			3 37 33
4 Baddeck do				130 00			31 69	161 69						4 100 49
5 Halifax, entrepôt de vérifiac.	29 00			3 00			8 45	40 45						5 1,297 95
6 do pénitencier.					2 50			2 50						6 8 20
7 New Glasgow, bur. de poste.			8 70					75 00						7 75 00
8 Sydney-Nord do	29 00						2 85	40 55						8 40 55
9 Truro do								40 00						9 40 00
10 Windsor do	11 76						20 20	31 96						10 40 00
11 Yarmouth do														11 31 96
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>														
12 Charlottetown, édifices fédéral	137 90					1586 97	119 08	863 95			30 00			12 1,863 95
13 Montagu, bureau de poste.							5 97	5 97						13 5 97
14 Summerside do							11 34	11 34			10 50			14 21 84
<i>Novembre-Branswick.</i>														
15 Bathurst, bureau de poste.	10 00							10 00		30 00				15 42 00
16 Carleton, St.-Jean, bur. de poste.	13 20	15 15						28 35						16 28 35
17 Chatham, bureau de poste.	8 70						5 35	14 05						17 14 05
18 Dalhousie do	0 75	25 00		235 00			31 00	56 75						18 59 50
19 Frédéricton do	89 50							324 50		3 00				19 333 50

20 Moncton do	258 50						13 80	272 30			16 00			20 272 30
21 Newcastle do					237 50		14 00	390 80						21 390 80
22 Ile aux Perdux, station de quarantaine.								280 00		130 30				22 130 30
23 Portland, bureau de poste.														23 1 50
24 Saint-Jean, bureau des examens du service civil.			4 00				47 90	47 90		6 50				24 47 90
25 Saint-Jean, hôpital de marine.	50 25						9 15	72 40						25 78 30
26 do bureau de poste.							41 33	41 33						26 41 33
27 Saint-Martin do	5 50						3 75	9 25		75 00				27 84 25
28 St. Stephen's do							12 94	12 94						28 12 94
29 Sussex do		5 30					8 00	16 30		48 00				29 64 30
30 Woodstock do														30 64 30
<i>Québec.</i>														
31 Aylmer, bureau de poste.	5 50							5 50						31 5 50
32 Chicoutimi, hôpital de marine.							49 42	299 42						32 299 42
33 Coaticook, bureau de poste.	5 50						3 55	9 35						33 9 35
34 Hull do							9 72	9 72						34 19 35
35 Joliette do														35 15 57
36 Montréal, douane.							4 70	4 70						36 5 85
37 do entrep. de vérific.														37 59 35
38 do bureau de poste.							481 09	3,730 88						38 4 70
39 Québec, édifices de la citadelle.	52 85						481 09	533 94		66 32				39 3,981 26
40 do bur. du com. des trav. douane.	38 75													40 1,106 53
41 do entrep. de vérifiac.														41 711 00
42 do anc. terr. du parlem.														42 6 00
43 do bureau de poste.	64 05	27 00	51 10				58 11	386 42						43 48 75
44 do bureau de poste.	12 00						8 50	20 50		30 00				44 175 00
45 Sherbrooke do	54 50						4 80	74 74		50 00				45 114 20
46 Sorel do	69 94													46 549 70
47 Saint-Jérôme do														47 93 50
48 Saint-Jean do														48 89 74
49 Ste. Thérèse, b. du rev. de l'int.														49 27 20
50 Valleyfield, bureau de poste.								173 00		330 00				50 534 10
<i>Ontario.</i>														
51 Almonte, bureau de poste.							2 00	2 00						51 2 00
52 Amherstburg do							20 13	2 55						52 2 55
53 Barrie do	154 75						101 82	174 88						53 174 88
54 Belleville do	51 88							162 95		1 50				54 175 20
A reporter.	1,202 06	162 15	88 10	255 00	790 96	4,977 15	1,182 79	8,658 23		869 00	1,678 64			13,284 44

d Réparer les édifices et la clôture, d'après convention
 e Construction d'un sentier.
 f Montant payé pour réparations spéciales.

a Taxes comprises, \$217 50.
 b Commission payée aux architectes sur dépenses pour réparations.
 c Creuser un puits artésien.

ANNEXE N° 21.—Dépense à compte de "Edifices publics, réparations," etc.—Fin.

Travaux Publics.

N°	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Gages.	Loyer.	Mobiliers, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	N°	
		Reparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, etc.	Peinture, vitrage, etc.	Reparations extraordinaires, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	\$	cts.	\$							cts.
	Report.....	1,202 08	162 15	88 10	255 00	790 96	4,977 15	1,182 79	8,658 23	869 00	1,678 64	441 42	1,637 15	13,284 44	1			
Ontario—Suite.																		
1	Berlin, bureau de poste.								15 00								46 78	2
2	Brampton do								14 34								17 14	3
3	Braamford do	1 87			3 00				49 15								234 05	4
4	Brookville do				5 50				53 00								53 00	5
5	Cayuga do	21 12							67 01								157 19	6
6	Chatham do	1 50			68 26				69 47								94 77	7
7	Cobourg do								13 62								19 62	8
8	Cornwall do								11 86								504 20	9
9	Dundas do																81 23	10
10	Galt do	17 57						9198 00	63 66								312 00	11
11	Gananoque, douane																4 00	12
12	Goderich, bureau de poste.								6 52								75 42	13
13	Guelph do				704 20				705 75								705 75	14
14	Hamilton do	1 55							17 08								9 45	15
15	Kingston, h. des ex. du serv. civ.	21 67							59 78								107 63	16
16	do do	15 74							7 96								26 46	17
17	do do								136 57								136 57	18
18	Lindsay do	115 47							87 60								92 60	19
19	London, douane	12 01							10 00								87 74	20
20	do bureau de poste.								28 40								28 40	21
21	Norance Falls do								75 00								75 00	22
22	Niagara Falls do	16 65							40 81								116 41	23
23	Oranville do	39 11							22 77								704 01	24
24	Oranville, musée géologique.								343 88								510 63	25
25	Ottawa, bureau de poste.	81 96	118 53						32 63								463 11	26
26	do imprimerie de l'Etat.	8,831 85	2,503 07	5,177 87	1,418 52	3,634 96	1,465 56	1,463 95	28,895 30								110,587 18	27
27	do edifices publics																	

28	Peterborough, bureau de poste								3 65								3 65	28
29	Port-Colborne do	4 85							62 95								62 95	29
30	Prescott do	485 81	9 50	405 15	8 00				9 69								66 04	30
31	Rideau Hall do	7 65							42 30								53 30	31
32	Stratford, bureau de poste.	105 73	4 00						178 44								11,384 33	32
33	St-Catherine, bur. de poste.								2 50								3 75	33
34	St-Thomas do								2 00								9 15	34
35	Toronto, bur. des ex. du ser. civ.								9 00								112 23	35
36	do do								5 25								9 00	36
37	do do								22 38								122 60	37
38	do do								54 68								5 25	38
39	do do								48 80								54 68	39
40	do do								48 80								48 80	40
41	do do																58 00	41
42	Trenton do								4 30								4 30	42
43	Walkerton do								234 72								614 80	43
44	Windsor do								39 20								378 67	44
Manitoba.																		
45	Winnipeg, h. du com. des trav.								14 66								1,232 75	45
46	do do								4 32								23 56	46
47	do do								10 83								9 42	47
48	do do								11 72								13 83	48
49	do do								7 00								11 72	49
50	do do								42 80								117 26	50
Territoires du Nord-Ouest.																		
51	Fort-McLeod, douane								81 33								81 33	51
52	Moosomin, palais de justice.																22 98	52
53	Prince-Albert do																51 00	53
54	Regina, bur. du com. des trav.								420 00								622 42	54
55	do do																6 00	55
56	do do																108 00	56
57	do do																2 90	57
	A reporter.....	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,357 87	42,852 29	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,196 13	150,016 93				

g Réparer les dommages par l'incendie.

h Balance du pavage granolithique et commission sur les réparations, janvier 1888 à mars 1891.

j Pavage granolithique.

k Reconstruction de l'horloge de la tour.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 21.—Dépense à compte de "Édifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Grand total.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		\$	cts.
Report	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,857 87	42,852 29	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,196 13	150,016 93
<i>Angleterre.</i>													
1 Londres, bureau du haut-commissaire.....													30 66
<i>En général.</i>													
2 Édifices publics en général.....							37 13	37 13	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,236 79	37 13
Totaux	11,286 72	2,834 25	5,719 34	1,784 78	9,659 43	7,709 90	3,895 00	42,889 42	88,907 77	4,331 24	8,729 50	5,236 79	150,084 72

O. DIONNE,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 26 décembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{er} JUILLET 1891 AU 30 JUIN 1892

SOU MIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS RÉVISÉS DU CANADA,
CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1893

[N° 9—1893.] *Prix : 20 centins.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence lord Stanley de Preston, C.P., G.C.B., etc., etc.
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1891 et le 30 juin 1892.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN HAGGART,
Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, février 1893.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL.

PAGE.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer	xiii
Dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer avant et depuis la confédération.....	xiv
Routes entre Montréal et Halifax ou Saint-Jean	xiv

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances--Ligne-mère	xv
Convention concernant la garantie des intérêts.....	xvi
Convention concernant l'annulation des obligations de la Rive-Nord.....	xvi
Arbitrage concernant les travaux faits par l'Etat à la Colombie-Britannique	xvii

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes.....	xviii
Situation financière.....	xix

INTERCOLONIAL :

Table des distances.....	xix
Raccordement avec d'autres chemins	xix
Dépenses imputables au compte du capital.....	xxi
do do revenu.....	xxi
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice.....	xxii
Tableaux comparatifs du trafic.....	xxiii
Items généraux.....	xxiv
Embranchement de Windsor.....	xxiv
Annapolis-Digby.....	xxv
Embranchement de Carleton.....	xxv

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements.....	xxv
Dépenses portées au compte du capital et du revenu.....	xxv
Tableaux comparatifs du trafic	xxvi

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES :

Exposé général indiquant les paiements faits.....	xxvii
Compagnie de chemin de fer Alberta-Sud.....	xxviii
do Alberta et Athabasca.....	liv
do de la Baie des Chaleurs.....	xxviii
do de la Jonction de Beauharnois.....	xxx
do de Brandon et du Sud-Ouest.....	liv
do de Brantford, Waterloo et lac Erié.....	xxxix

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Suite.*

	PAGE.
Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	xxx
do de Bouctouche et Moncton	xxxi
do de Calgary et Edmonton	lv
do Canadien du Pacifique.....	lvi
do Central du Nouveau-Brunswick.....	xxxi
do de Transport maritime de Chignectou.....	xxxii
do et de Navigation de la Colombie et Kootenay.....	xxxiii
do de la vallée de Cornwallis.....	xxxiii
do et de houille de Cumberland.....	xxxiv
do du comté de Drummond	xxxiv
do Grand-Oriental	xxxiv
do Grand-Nord	xxxv
do Grand-Central du Nord-Ouest.....	lvii
do de Hereford.....	xxxvi
do de Irondale, Bancroft et Ottawa.....	xxxvi
do des Joggins.....	xxxvii
do du Lac Seul.....	lviii
do de Colonisation du lac Témiscamingue.....	xxxviii
do du Manitoba et du Nord-Ouest.....	lviii
do du Manitoba et du Sud-Est.....	lviii
do de Colonisation du Manitoba Sud-Ouest.....	lix
do de Montréal et de la jonction de Champlain.....	xxxviii
do de Montreal et Sorel.....	xxxviii
do de Montréal et Occidental.....	xxxix
do de Montréal et Ottawa.....	xxxix
do et de houille de Medicine-Hat.....	lix
do de Napanee, Tamworth et Québec.....	xxxix
do New-Glasgow Iron, Coal and Railway.....	xl
do du Nord-Ouest du Canada.....	lx
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....	lix
Compagnie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.....	xli
do de l'Ontario et du Pacifique.....	xli
do Ontario et Québec.....	xlii
do de la Montagne Orford.....	xlii
do et de navigation d'Oshawa.....	xliii
do d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	xlii
do d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau.....	xliii
do de Colonisation de Parry-Sound.....	xliiii
do de Pontiac et de la jonction du Pacifique.....	xliv
do de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest.....	xliv
do Québec-Central.....	xlv
do de Québec au lac Saint-Jean.....	xlvi
do Québec, Montmorency et Charlevoix.....	xlvii
do et de houille de la vallée du Daim-Rouge.....	lviii
do Shuswap et Okanagan.....	xlvii
do de Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	xlviii
Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair.....	xlviii
do de la vallée de Stewiacke et Lansdowne.....	xlix
Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.....	xlix
do du Saint-Laurent et Adirondack.....	1
do du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.....	li
do de Témiscouata.....	li
do de la vallée de la Tobique.....	li
do des Mille-Iles.....	lii
do Vaudreuil et Prescott.....	lii
do de Jonction de Waterloo.....	lii
do des Comtés de l'Ouest.....	liii
do du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.....	liv
do et de vapeurs de Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	lxi

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Suite.*

	PAGE.
Compagnie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	lxii
do de Woodstock et Centreville.....	liv
LÉGISLATION DE CHEMINS DE FER, SESSION DE 1892.....	lxiii
COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :	
Causes entendues précédemment.....	lxv

CANAUX.

Liste des canaux.....	lxviii
Dépenses totales de l'Etat pour les canaux avant et depuis la confédération.....	lxix
Revenu et dépenses de l'année.....	lxix
Observations sur la réduction des péages pour les produits alimentaires.....	lxix
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :	
Note sur le canal américain du Sault Sainte-Marie.....	lxx
Information générale sur la position des travaux d'agrandissement.....	lxxi
CANAL LACHINE.....	lxxii
CANAL BEAUHARNOIS.....	lxxiii
CANAL CORNWALL.....	lxxiv
CANAUX DE WILLIAMSBURG :	
Canal de la Pointe Farran.....	lxxv
Canal du Rapide-Plat.....	lxxvi
Canal des Galops.....	lxxvi
do amélioration du chenal.....	lxxvi
CANAL MURRAY.....	lxxvii
CANAL WELLAND :	
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié.....	lxxviii
Bras de la rivière Welland.....	lxxix
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière.....	lxxix
Branche de Port-Maitland.....	lxxix
CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.....	lxxx
MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON :	
Description générale.....	lxxxii
Table des distances.....	lxxxii
Écluse de Sainte-Anne.....	lxxxiii
Canal Carillon.....	lxxxiii
Canal Grenville.....	lxxxiii
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :	
Écluse et digue de la Culbute.....	lxxxiii
CANAL RIDEAU.....	lxxxiv
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :	
Description générale.....	lxxxv
Écluse et barrage de Saint-Ours.....	lxxxvi
Canal Chambly.....	lxxxvi
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :	
Description.....	lxxxvii
Etendues navigables et non navigables.....	lxxxvii
Canal Saint-Pierre.....	xci
Canal Soulanges.....	xci

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboia.
10. Assiniboia et Saskatchewan.
11. Assiniboia et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

DIAGRAMME.

Canaux du fleuve Saint-Laurent.

ANNEXES.

ANNEKE N° 1.—ÉTAT de la dépense durant l'année.....	1
do 2.—DÉPENSE totale pour la construction et l'agrandissement de chaque canal.....	2
Récapitulation.....	13
Chemins de fer.....	14
Récapitulation.....	19
do 3.—État des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer.....	20
do 4.—Rapport sur la construction de chemins de fer, etc., par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef—	
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	24
Bateaux passeurs sur le détroit de Canso.....	25
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow, section du ch. de fer Intercolonial.	26
do du Cap-Breton.....	26
do de Digby et Annapolis.....	26
Chemins de fer subventionnés en argent, rails et terres.....	27
Chemins de fer subventionnés en sommes fixes pendant une série d'années.....	30
Coût des chemins de fer construits par le gouvernement canadien transférés à la Compagnie du Pacifique.....	30
Coût des chemins de fer de l'État.....	30
Subventions accordées par transfert de vieux rails.....	31
do par concessions de terres.....	31
4a.—Rapport général par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'État en exploitation—	
Sur le chemin de fer Intercolonial.....	32
l'Embranchement du chemin de fer de Windsor.....	32
le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	33

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	43
do T. Williams, premier comptable.....	48
do P. S. Archibald, ingénieur en chef.....	57
do H. A. Whitney, mécanicien en chef.....	65
do J. Sutton, comptable.....	67
Relevés des accidents.....	72

Chemin de fer de Prolongement-Est—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef.....	74
do T. Williams, premier comptable et trésorier.....	74

Chemin de fer d'Embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant.....	78
do R. B. Boggs, comptable.....	80
do P. S. Archibald, ingénieur.....	82

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—

Rapport par J. Unsworth, surintendant.....	83
do W. T. Huggan, comptable.....	87
do J. Unsworth, mécanicien en chef.....	93
Relevé des accidents.....	100

CANAUx.

Rapport de C. Schreiber, ingénieur en chef des canaux.....	101
--	-----

DIVISION DE MONTRÉAL.

E. H. PARENT, ingénieur surintendant.

ANNEXE n° 5.—RAPPORT sur le canal de Lachine.....	101
do de Beauharnois.....	103
do de Chambly.....	104
do de Saint-Ours.....	108
Levés hydrographiques du Richelieu, du chenal du lac Saint-Louis et du lac Saint-Louis.....	109
Profondeur de l'eau sur les buses d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, de Beauharnois, de Chambly et de l'écluse de Saint-Ours.....	111.
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux.....	113

DISTRICTS DU SAINT-LAURENT.

T. S. RUBIDGE, ingénieur-surintendant.

ANNEXE n° 6.—CANAL DE CORNWALL.—Entretien.....	115
do Agrandissement—Construction.....	116
CANAUx DE WILLIAMSBURG—Entretien.....	118
do Agrandissement—Construction.....	119
do Pointe Farran.....	119
do Rapide Plat.....	119
do des Galops.....	121
CANAL DE MURRAY—Entretien.....	123
do Construction.....	124
LEVÉES HYDROGRAPHIQUES—Canaux du Saint-Laurent.....	124
RELEVÉ des niveaux d'eau les plus hauts et les plus bas.....	126

CANAUx DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

ERNEST MARCEAU, sous-ingénieur-surintendant.

ANNEXE n° 7.—Ecluse de Sainte-Anne.....	127
Canal de Carillon.....	127
Barrage de Carillon.....	127
Canal de Grenville.....	128
do la Culbute.....	128

ANNEXE n° 8.—CANAL DE SOULANGES.

THOMAS MONRO, M. Inst. I. C., Etc.

CANAL WELLAND.

W. G. THOMPSON, M. Inst. I. C.

ANNEXE n° 9.—WELLAND.....	134
RELEVÉ des niveaux d'eau les plus hauts et les plus bas. Amendes et dommages-intérêts.....	134
do 10.—CANAL RIDEAU.....	137
FRED. A. WISE, ingénieur-surintendant.	
do 11.—CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.....	140
R. B. ROGERS, ingénieur-surintendant.	
do 12.—CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.....	142
W. G. THOMPSON, ingénieur surintendant, M. Inst. I. C.	
do 13.—CANAL SAINT-PIERRE.....	147
W. McCARTHY, ingénieur-contrôleur.	
do 14.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—Tableau des distances.....	148
do 15.—TABLEAU des distances des stations entre Ottawa et Kingston.....	149
do 16.—TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux en 1891, et leur ouverture en 1892.....	150

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N° 17.—	TABLEAU DES CONTRATS passés entre le 1er juillet 1891 et le 30 juin 1892.....	151
do	18.—TABLEAU GÉNÉRAL, INDIQUANT—	
	1. Les chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.....	154
	2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.....	156
	3. Conventions relatives aux subventions.....	163
do	19.—LISTE ALPHABÉTIQUE des chemins de fer pour lesquels des subventions ont été votées par le parlement.....	164
do	20.—LISTE des chemins de fer subventionnés par le parlement.....	175
RECETTES DES CANAUX ET STATISTIQUE LES CONCERNANT.		
	Table des matières.....	iv
	Rapport général sur les recettes des canaux, par C. Schreiber, I. C., ingénieur en chef des canaux	v
	Index des recettes des canaux et de la statistique les concernant. (Partie 2).....	181

RAPPORT.

1891-92.

A SON EXCELLENCE

LORD STANLEY DE PRESTON,

Gouverneur général.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'État et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteint les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le ministère prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'État.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés des exercices clos le 30 juin 1891, offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris ceux de l'État (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre), était, à la date ci-dessus mentionnée, de 76. Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 14,633 (y compris 1,665 milles de voies de garage ou d'évitement), dont 13,869 en rails d'acier. Il y avait 14,009 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à \$816,622,758. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevés à \$48,192,099, et les frais d'exploitation à \$34,960,449, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État a étendu le sien jusqu'au 30 septembre 1892, et que, pour les lignes subventionnées, le rapport général contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1892.

\$13,231,649. Les trains ont transporté 13,222,560 voyageurs et 21,753,290 tonneaux de marchandises, et parcouru 43,399,178 milles.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution de travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1892 :

Chemin de fer Intercolonial.....	\$47,156,132 63
(a) Prolongement-Est.....	1,324,042 81
(a) Chemin de fer Oxford et New-Glasgow...	1,825,192 14
(a) Chemin de fer de Montréal et de la ligne courte Européenne.....	333,924 73
(a) Chemin de fer du Cap-Breton.....	3,641,131 19
(b) Embranchement de Carleton.....	88,410 48
Chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard.....	3,750,525 38
Chemin de fer canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'État et transportés à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique..	30,404,577 65
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Francis, etc.....	6,639,581 43
Chemin de fer Annapolis et Digby.....	614,789 27
	<hr/>
	\$95,778,347 71

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	\$25,000,000 00
(c) Chemin de fer canadien du Pacifique—Prolongement à Québec.....	1,500,000 00
(d) Chemin de fer Canada-Central.....	1,525,250 00
(e) Autres chemins de fer	9,695,108 27
	<hr/>
	\$133,498,705 98

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de \$186,600 payable pendant 20 ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest; non plus que le versement annuel de la somme de \$119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit \$ p. 100 sur la somme de \$2,394,000 concédée par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec. Le ministère des finances s'occupe de ces deux articles de compte.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS.

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

- (a) Maintenant compris dans le réseau de l'Intercolonial.
- (b) Pour être transporté à la corporation de Saint-Jean, N.-B.
- (c) Sur cette somme \$970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subseqüemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vic., chap. 11.
- (d) Y compris \$85,250 remboursées à la ville de Pembroke.
- (e) Y compris la valeur de vieux rails transférés, \$152,305.20.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Routé du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis.....	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	173	
	848	

(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de f. C. P., 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag.....	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal.....	334	
	755	

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick... ..	90	
le chemin de fer Maine-Central.....	224	

Total jusqu'à Danville-Junction.....	589
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	270
	859

Route du chemin de fer de Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston.....	170	
le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup.....	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis.	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.	173	
	814	

DE MONTRÉAL À LA CÔTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE.—On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

	Miles.	
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)	159	
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin.....	13	
De la Jonction de Saint-Martin à Callander.....	331	
De Callander à Port-Arthur.....	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg).....	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.....	213	
	2,547	
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet.....	15	
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet.....	2,906	

Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat.

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'Acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction des voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excedant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,338 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, dont une valeur de \$1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de \$970,000 (partie d'une somme de \$1,500,000 votée par le parlement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivants, savoir :—

“ Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagon-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres ;

“ Améliorations sur toute la ligne entre la Jonction de Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour le maniement du fret, l'allongement des plateformes et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spécifiques suivants :—

(1) Dans la cité de Québec :

(a) Un élévateur à grain ;

(b) Un hangar à farine ;

(c) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

(2) A Trois-Rivières :

- (a) Un élévateur à grain ;
- (b) Améliorations au chemin de fer de ceinture ;
- (c) Améliorations sur l'embranchement des Piles ;

“ Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant ;

“ Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux.”

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891, exposant les faits et approuvant l'exécution d'un projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'engageait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte, et à y faire les dépenses suivantes, savoir :

“ Au moins deux cent mille piastres (\$200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres (\$350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1894, et un montant total d'au moins cinq cent mille piastres (\$500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres (\$650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le premier jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder.”

Le 22 décembre 1891, l'acte de convention ainsi autorisé fut régulièrement signé.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant “ sujet aux changements et corrections de déféctuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880.” *

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891 : le gouvernement aura à payer \$579,255 à la compagnie, qui demandait \$12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrages que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

Les arbitres auront encore à se prononcer sur deux prétentions sans importance relatives à des rails d'acier.

La sentence a compris la somme de \$202,675.20 pour travaux exécutés pendant l'arbitrage, laissant une balance de \$376,580 pour exécuter les travaux qui restent à faire.

* Date du contrat de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les comptes du revenu général de 1891-92 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice :

	Moyenne du parcours en milles.	Frais d'exploitation.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial, y compris le Prolongement-Est et les chemins de fer de New-Glasgow et du Cap-Breton	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03
Windsor (recettes, un tiers du total; frais d'entretien).....	32	19,514 37	33,508 85	13,994 48	
Ile du Prince-Edouard..	211	289,706 38	157,442 69	.....	132,263 69
				13,994 48	626,198 72
					13,994 48
Total.....	1,375	.....	Perte nette. ....	.....	612,204 24

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Suit une liste des tronçons et embranchements, à partir de l'ouest. L'Intercolonial se relie au Grand-Tronc à Chaudière-Junction, et au chemin de fer canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin (y compris les voies de quais et autres pour le service des marchandises) est de 1,154½ milles.

	Milles.
De la Jonction de la Chaudière à Lévis.....	8
De Lévis à la Jonction Saint-Charles	14
De la Jonction de la Chaudière à la Jonction Saint-Charles	17
De la Jonction Saint-Charles à Dalhousie-Junction.....	299
De Dalhousie-Junction à Dalhousie (embranchement de Dalhousie).	7
De Dalhousie-Junction à Derby-Junction.....	101
De Derby-Junction à Indiantown (embranchement d'Indiantown)..	14
De Derby-Junction à Moncton.....	75
De Moncton à SAINT-JEAN.....	89
De Moncton à Painsec-Junction.....	7
De Painsec-Junction à la Pointe-du-Chêne (embranchement de Shédiac)	11
De Painsec-Junction à Oxford-Junction	71
D'Oxford-Junction à Pugwash-Junction }	15
De Pugwash-Junction à Pugwash. } Embranchement	5
De Pugwash-Junction à Brown's-Point. } Oxford et Pictou.	52
De Brown's-Point à Pictou.....	2

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Kent-Junction.....	avec le chemin de fer Kent-Northern.	
Salisbury.....	do	do Salisbury et Harvey.
Petiteodiac	do	do Elgin et Havelock.
Norton	do	do Central du Nouveau-Brunswick.
Hampton.....	do	do Central du Nouveau-Brunswick.
Saint-Jean	do	do Canadien du Pacifique.
Bouctouche-Junction...	do	do Bouctouche et Moncton.
Sackville.....	do	do du N.-B. et de l'Île du P.-Edouard.
Maccan.....	do	do de Joggins.
Spring-Hill-Junction...	do	do de la Cie de houille et de ch. de fer de Cumberland.
Salt-Springs-Junction..	do	do Spring-Hill et Oxford.
Windsor-Junction	do	do Windsor et Annapolis.
Ferona-Junction.....	do	do de la Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow.
Sydney... ..	do	do de la Cie de houille Internationale.

Compte du capital.

Le coût total du chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Vic., chap. 50 (1891), au 30 juin 1891, était de..... \$53,629,714 81

Les nouvelles dépenses pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, et dont les détails et les explications se trouvent au rapport du surintendant en chef (Annexe 4a p. 44) se sont élevés à..... 320,218 84.

Soit un total de dépenses imputables au capital, au 30 juin 1892, de..... \$53,949,933 65

Les nouvelles dépenses de l'année se sont composées des sommes suivantes : \$10,297.65 pour le bateau-passeur entre la terre ferme et le Cap-Breton ; \$48,745.23 portés au compte de construction du chemin de fer Oxford et New-Glasgow ; \$89,639.31 qu'on a employés de la même manière pour la ligne du Cap-Breton ; \$79,960.42 pour l'acquisition de propriétés à Saint-Jean afin d'obtenir de plus vastes moyens de logement ; \$45,171.27 pour le règlement de réclamations relatives aux terres situées sur l'embranchement de Saint-Charles, et \$22,026.25 pour poser des freins automatiques à air comprimé aux wagons à marchandises et aux locomotives, et pour poser un appareil de chauffage à eau chaude au matériel roulant.

Compte du revenu.

Les dépenses brutes de l'exercice, ont été de..... \$ 3,439,377 00

Les recettes de l'exercice ont été..... 2,945,441 97

Excédent des dépenses sur les recettes. \$ 493,935 03

Comparées avec celles du dernier exercice, les recettes ont été comme suit :—

Services des voyageurs, 1890-91..... \$ 962,316 88

do 1891-92..... 961,427 94

Diminution..... \$ 888 94

Service des marchandises, 1890-91.....	\$ 1,854,629 88
do 1891-92.....	1,803,529 03

Diminution..... \$ 51,100 85

Service de la poste et divers, 1891-92.....	\$ 180,485 00
do 1890-91.....	160,448 62

Augmentation..... \$ 20,036 38

Recettes brutes, 1890-91.....	\$ 2,977,395 38
do 1891-92.....	2,945,441 97

Diminution..... \$ 31,953 41

Nombre total des voyageurs, comparé à celui de l'exercice précédent:—

1890-91.....	1,298,304
1891-92	1,297,732

Diminution..... 572

Tonnage brut voituré, comparé à celui de l'exercice précédent:—

	Ton's.
1890-91.....	1,304,534
1891-92.....	1,264,575

Diminution..... 39,959

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier, était à la fin de l'exercice 1890-91, de \$723,864-62. Là-dessus la valeur du matériel à vendre était de \$131,482.03.

On trouvera des renseignements statistiques et autres relatifs au chemin de fer dans les rapports ci-joints de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, du surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial, du comptable du chemin et des chefs des différents départements dont il se compose.

Suivent certains renseignements sur le mouvement et les affaires du chemin, comparés au mouvement et aux affaires de l'année précédente :

	1890-91.	1891-92.
La moyenne de milles en exploitation a été de.....	1,094	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives.....	6,080,791	5,641,888
do do trains	5,027,791	4,703,151
do do voitures et wagons.....	56,492,801	51,940,141

La moyenne des recettes des divers services se décompose comme suit, en les comparant à celles de l'année précédente :

	1890-91.	1891-92.
Service des voyageurs.....	32·32	32·64
do marchandises	62·29	61·23
do de la poste et divers.....	5·39	6·13
	<u>100</u>	<u>100</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	1890-91.	1891-92.
Frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives.	60.23 cts.	90.96 cts.
do do do trains	72.84 cts.	73.13 cts.
do do de chemin de fer.....	\$3,347 66	\$3,011 71

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Suit une comparaison de certains résultats du dernier exercice avec les résultats correspondants de l'exercice précédent. Le nombre de voyageurs a été de 1,297,732, soit une diminution de 572. Il a été transporté 904,015 barils de farine, soit une diminution de 59,114; 3,776,677 boisseaux de grains, soit une augmentation de 885,756. Sur cette quantité il en a été transporté 1,265,497 à Halifax pour l'exportation, soit une augmentation de 1,047,160 boisseaux; 175,474,340 pieds de bois, soit une diminution de 8,713,984: 87,889 têtes de bétail, soit une diminution de 7,640; il a été transporté 433,806 tonneaux de houille sortie des houillères de la Nouvelle-Ecosse, soit une diminution de 64,232 tonneaux. Sur cette quantité 392,441 tonneaux ont été transportés à des stations le long de la ligne, le reste, soit 41,365 tonneaux, a été transporté à l'ouest; il a été transporté 21,637 tonneaux de sucre brute, soit une augmentation de 3,664 tonneaux; de sucre raffiné, 32,721 tonneaux, soit une augmentation de 16,127 tonneaux; de poisson frais, 3,660 tonneaux, soit une diminution de 3,005 tonneaux; de poisson salé, 4,763 tonneaux, soit une diminution de 2,343 tonneaux.

Le transport du grain, pendant le dernier exercice, accuse une augmentation considérable, mais le prix, soit $\frac{1}{100}$ d'un cent par tonneau par mille, ne paie pas les frais de transport, surtout en hiver. L'augmentation a eu pour cause la quantité d'avoine, d'orge et de pois expédiée à Halifax pour l'exportation. Les moyens d'emmagasinage qui existent aujourd'hui ne suffisent pas pour faire face aux besoins de ce commerce qui se développe rapidement.

On a continué à étendre davantage l'application du système qui consiste à chauffer les trains des voyageurs par la vapeur fournie par la locomotive; il en est de même de l'application aux trains de marchandises des freins automatiques à air de Westinghouse.

Dans le cours de l'exercice on a substitué des rails de 67 lbs aux rails moins lourds sur une distance de 43 milles.

Une forte tempête a emporté environ 1,000 pieds du pont en chevalets qui traverse le détroit, dans le port d'Halifax, ce qui a interrompu les communications par chemin de fer avec Dartmouth. Le pont a été reconstruit à raison de \$32,000. Les travaux en chevalets du quai en eau profonde à Halifax ont aussi été détruits par la même tempête.

Par suite du peu de rigueur de l'hiver, les frais de l'enlèvement de la neige ont été beaucoup moins considérables que d'habitude, et la circulation a été rarement interrompue.

Le chemin et son matériel ont été entretenus d'une manière satisfaisante.

Grâce à un examen minutieux des opérations du chemin de fer et de son personnel, on a pu faire une réduction considérable dans ses dépenses sans nuire à son exploitation efficace. Les mesures adoptées dans ce sens ont été satisfaisantes, et les pertes des opérations de l'année au lieu d'être plus considérables que celles de l'année dernières, sont moindres de \$155,170.93, malgré la diminution des recettes du chemin.

On trouvera des détails et des états relatifs à l'entretien, à l'exploitation et au trafic dans les annexes qui contiennent les rapports de l'ingénieur en chef, du surintendant en chef et des autres fonctionnaires. (Voir annexe n° 4a, p. 32 et suivantes.)

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur, et va de Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis exploite cette ligne. La compagnie paie tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux-tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

La convention conclue en date du 21 septembre 1871 relativement aux arrangements pour le roulage et le droit de circulation sur la ligne principale entre Windsor-Junction et Halifax, et l'usage de l'embranchement de Windsor, contenait la clause suivante touchant la durée de l'arrangement et son renouvellement :

“21. Le présent arrangement deviendra exécutoire le 1er jour de janvier 1872 et continuera en vigueur pendant 21 ans, et sera ensuite renouvelé aux mêmes conditions, ou à telles autres conditions qui seront mutuellement adoptées.”

Le 19 novembre 1892, un arrêté du conseil a été rendu, lequel autorise, pendant un autre terme de 21 ans, des arrangements avec la compagnie qui sont pratiquement les mêmes que ceux qui existent aujourd'hui, et en conséquence la convention a été signée le 13 décembre 1892.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1891 :

Recettes au crédit de l'embranchement, un tiers des	
recettes brutes.....	\$ 33,508 85
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	19,514 37
	<hr/>
Profit du gouvernement.....	\$ 13,994 48

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent:—

1891-92.....	\$ 33,508 85
1890-91.....	30,235 13

Augmentation.....\$ 3,273 72

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent:—

1891-92.....	\$ 28,931 71
1890-91.....	19,514 37

Diminution.....\$ 9,417 34

Ce chemin a été entretenu en bon ordre. On trouvera les détails aux annexes. (Voir annexe 4a.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Ce chemin part de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et va à Carleton, sur la rive sud du port de Saint-Jean, distance de $3\frac{68}{100}$ milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 15, a autorisé la vente de ce chemin à la ville de Saint-Jean pour la somme de \$40,000, et le 20 mai 1891 a été passé un arrêté du conseil autorisant la conclusion des arrangements relatifs au transfert. Le chemin sera affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour 999 ans. L'acte de transfert n'a pas encore été exécuté.

CHEMIN DE FER DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce tronçon du chemin de fer des Comtés de l'Ouest a été terminé par le gouvernement et passé à la compagnie pour l'exploitation, le 27 juillet 1891. Par ce chemin et grâce à un arrangement conclu avec la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, on peut maintenant aller de Yarmouth à Halifax sans changement de voiture. Le certificat final des travaux n'a pas encore été produit, mais au 31 août 1892, \$614,789.27 avaient été payés.

La construction de ce chemin a été exécutée par le gouvernement sous autorisation de l'acte 52 Vic., ch. 8 (1889), un crédit de \$500,000 accordé à certaines conditions par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, en subvention, ayant été par acte spécial déclaré disponible à cette fin, et d'autres crédits spéciaux ayant été votés en sus pour les autres paiements à faire. Ce que coûte le chemin en sus des \$500,000 accordées est dû au gouvernement par la compagnie.

On trouvera sous le chef: *Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest*, à l'article concernant les chemins de fer subventionnés, de plus amples renseignements à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
D'Emerald-Junction au Cap Traverse.....	13
D'Alberton au quai de Casumpec	1
	<u>211</u>

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

Compte du capital.

Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice	
1890-91, était de.....	\$3,741,780 89
Dépenses pendant l'année 1891-92.....	8,300 49
Total.....	<u>\$3,750,081 38</u>

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1892 ont été :—

Dépenses brutes	\$ 289,706 38
Recettes brutes.....	157,442 69
Excédent des dépenses sur les recettes.....	<u>\$ 132,263 69</u>

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1890-91.....	\$ 174,258 05
1891-92.....	157,442 69
Diminution.....	<u>\$ 16,815 35</u>

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1891-92.....	\$ 289,706 38
1890-91.....	257,990 08
Augmentation.....	<u>\$ 31,716 30</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1890-91.....	335,202
1891-92.....	307,421
Diminution.....	<u>27,781</u>

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1890-91.....	272,475
1891-92.....	245,102
Diminution.....	<u>27,373</u>

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1890-91.....	1,420,428
1891-92	1,304,659
Diminution	<u>115,766</u>

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1892, y compris le combustible, des rails et du vieux matériel, était de \$98,358.49.

Le nombre des voyageurs a été de 139,389, c'est-à-dire 6,119 de moins que l'année précédente; 51,065 tonneaux de marchandises ont été voiturés, soit 8,446 tonneaux de moins que durant le dernier exercice.

Les dépenses portées au compte du capital ont été nécessitées par le déplacement à un autre endroit de la gare et du magasin à marchandises de Summerside et par le prolongement de la voie ferrée jusqu'au quai de la Compagnie de navigation à vapeur à Charlottetown.

La diminution des recettes est due, en partie, à la diminution de la demande de produits agricoles et à la concurrence des bateaux à vapeur.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'augmentation des dépenses de l'exercice est due en partie au fait qu'un changement de rails d'acier qu'on aurait dû poser en 1890-91 a fait naufrage, et que, conséquemment, les rails qu'on avait achetés pour cette dernière année n'ont été posés qu'en 1891-92; c'est pourquoi ce chargement est porté au compte des nouveaux rails des deux années, soit \$36,175.19.

Les détails des opérations se trouvent à l'annexe 4a.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer "Stanley," construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap- Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, s'il est nécessaire.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre crochets après le titre de la compagnie se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement (annexe 20, p. 178).

Pour ce qui est des lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que de lignes et de compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 21 décembre 1892.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :

Exercice	1883-84, terminé le 30 juin	1884	\$	208,000 00
do	1884-85	do	1885	403,245 00
do	1885-86	do	1886	2,171,249 00
do	1886-87	do	1887	1,406,533 00
do	1887-88	do	1888	1,027,041 92
do	1888-89	do	1889	846,721 83
do	1889-90	do	1890	1,491,595 72
do	1890-91	do	1891	1,079,105 87
do	1891-92	do	1892	1,061,615 93
				\$9,695,108 27
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1892.....				262,561 07
Total jusqu'au 31 décembre 1892.....				\$9,957,669 34

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada-Central, ni celle donnée au gouvernement de Québec par la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèques à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie du chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédérickton et Sainte-Marie, non plus que la subvention annuelle payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. Le ministère des finances s'occupe de ces affaires.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1892 (avec les exceptions qui précèdent), est de 65.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1891.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 20.

Compagnie de chemin de fer Albert-Southern.

(Voir nos 36 et 157.)

L'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenant Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887, la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

Le droit au reste de la subvention, \$31,771.43, non payé en 1889, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vic., ch. 3.

Dans le cours de l'exercice 1891-92 il a été payé \$18,960, ce qui porte à \$50,460 le total des paiements faits jusqu'à la fin de l'exercice, ce qui embrasse toute la distance à partir du point de raccordement avec l'embranchement d'Harvey jusqu'au quai public d'Alma, soit 16 $\frac{23}{100}$ milles.

Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

(Voir nos 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte provincial 54 Vict., ch. 53.

L'acte 47 Vic., chap. 8, autorisait la dépense des \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Inter-colonial, partant de Métépédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépêche autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métépédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de \$244,500, resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à \$6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date fixée pour l'achèvement a été remise au 1er janvier 1890, pour les fins de la subvention.

A la date du 1er juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60e et le 80e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vict., chap. 97 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir, jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

Suit un aperçu des crédits votés et des paiements faits au compte de cette subvention :—

Subvention originaire, accordée en 1883, \$3,200 par	
mille, pour 100 milles.....	\$320,000
Crédit spécial, 1885.....	300,000
	<u>\$620,000</u>
Etat actuel :	
De 0 à 20—20 milles (crédit spécial).....	\$300,000
20 à 40—20 \$6,400 par mille.....	128,000
40 à 70—30 6,400 do	192,000
70 à 100—30 Nil.....	.....
	<u>\$620,000</u>

Total des paiements faits à la fin de l'exercice 1889-90
pour une distance de 60 milles jusqu'à la rivière
Grande Cascapédia..... 524,175

Solde \$ 95,825

Le 20 novembre 1892 la compagnie a donné avis que la partie du chemin de fer entre le 60e et le 80e mille est prête à l'inspection. Au 31 décembre 1892 il n'avait rien été payé de plus.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(Voir n° 102.)

L'acte des subventions aux chemins de fer, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{69}{100}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé \$58,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.

(Voir nos 48, 181, 193, 240 et 267.)

L'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), accordait une subvention, n'excédant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vic., chap. 2 (1890).

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890) a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser \$64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vic., chap. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais " commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's Rapids," les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit : de Newboro' à Westport, 4 milles ; et de Westport à Palmer's Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vic., chap. 5 (1892), les sommes impayées accordées par 52 Vic., et 53 Vic., ont été votées de nouveau.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il a été payé dans le cours de l'exercice \$12,800 sur la section de 4 milles entre Newboro' et Westport, ce qui porte à \$105,200 le total des paiements faits jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(Voir n° 104.)

L'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de \$57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada Méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de $16\frac{3}{4}$ milles. Dans le cours de l'exercice de 1890-91 on a payé la somme de \$16,190, ce qui porte à \$52,810 le total payé au 31 décembre 1892, la somme de la subvention à payer étant de \$653,600. Cette compagnie est maintenant fusionnée avec la Compagnie de chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(Voir nos 65, 101 et 248.)

L'acte 49 Vic., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas \$96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vic., chap. 24, accordait une nouvelle somme de \$6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à \$102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 14 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise. Dans le cours de l'exercice de 1890-91 une somme de \$1,600.43 a été payée, ce qui porte à \$67,020. Au 31 décembre 1892 il n'avait rien été payé de plus.

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(Voir nos 40, 143, 156 et 205.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles de chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889). Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'a été fait aucun paiement.

Le 1er décembre 1890 un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte de subvention de 1889, la limite de la subvention étant de \$128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de \$14,000, autorisée par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à \$142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 31 décembre 1891. Il a été payé \$75,639 sur la subvention dans le courant de l'exercice de 1890-91, mais il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1892.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887) ; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(Voir n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vic., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tinish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vic., ch. 25, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de \$170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie, \$5,500,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vic., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vic., ch. 5 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie a soumis des plans, et ceux-ci ont été approuvés par arrêté du conseil. Comme il a été dit l'année dernière, les progrès ont été rapides, et on s'attendait d'abord que les travaux seraient terminés de bonne heure en 1892. Ils ont cependant été suspendus pendant un certain temps, par suite d'embarras financiers, paraît-il.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 54-55 Vic., ch. 12 (1891), a prolongé le temps fixé pour l'achèvement des travaux jusqu'au 1er juillet 1893, et abrogé les dispositions pénales de l'acte 51 Vic., ch. 4.

L'acte 55-56 Vic., ch. 37 (1892), autorise la compagnie à émettre de nouvelles obligations hypothécaires jusqu'à concurrence de £350,000 sterling, et par un arrêté du conseil du 9 juillet 1892 on a promis de recommander au parlement de prolonger les délais jusqu'au 6 juillet 1894.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

(Concédée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir n° 222.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par acte de la province de la Colombie-Britannique, mais les travaux qu'elle avait été autorisée à entreprendre ont été déclarés être d'un avantage général pour le Canada par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 87 (1890).

Elle a le pouvoir de construire un chemin de fer depuis la décharge du lac Kootenay, dans la Colombie-Britannique, passant par la chaîne des Selkirks, jusqu'à un endroit sur la rivière Colombie près du confluent des rivières Kootenay et Colombie; ainsi que d'exploiter une ligne de bateaux à vapeur en connexion avec ce chemin. Pouvoir était aussi donné de concéder les dits travaux à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'acte de concession devant être soumis à la sanction du gouverneur en conseil.

L'Acte des subventions de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorisait une subvention limitée à \$112,000 pour les 35 milles de chemin ci-dessus mentionnés, et en date du 8 octobre 1890 la compagnie était admise à passer contrat pour ces travaux, qui devaient être terminés le 1er décembre 1891.

Un arrêté du conseil du 20 août 1890, a sanctionné la concession de ce chemin de fer pour 999 ans à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a entrepris la construction du chemin.

Dans le cours de l'exercice, le chemin étant terminé, on a payé la somme de \$88,800, qui constitue le total de la somme applicable à cette fin. La distance réelle est de 27 $\frac{1}{2}$ milles.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.

(Voir nos 128 et 168.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de \$41,600 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer un contrat le 28 mai.

L'acte 52 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$3,200 pour un mille, et contrat a été passé pour la construction de ce mille supplémentaire jusqu'au port de Kingsport. Le temps originellement fixé pour l'achèvement de tout l'ouvrage a été prolongé jusqu'au 1er octobre 1890, date à laquelle le chemin était prêt au trafic.

Dans le cours de l'exercice on a payé \$2,130, ce qui porte à \$44,800 le total payé, soit la somme complète de la subvention.

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(Voir n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention de \$44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891. La somme de \$10,450 a été payée dans le cours de l'exercice 1890-91, ce qui porte à \$39,850 le total payé. Il n'a rien été payé depuis à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin du comté de Drummond.

(Voir nos 99, 175 et 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P. Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 21 janvier 1890.

L'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$76,800 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891 la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

Dans le cours de l'exercice il a été payé à cette compagnie la somme de \$5,105, ce qui portait à \$182,405 le total payé à la compagnie le 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(Voir nos 88, 114, 174, 213 et 235.)

Par l'acte 49 Vic., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$32,000 pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire \$19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de \$16,300 a été payée sur cette subvention de \$96,000 pour les 66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire. Il n'a pas encore été signé de contrat pour cette dernière entreprise.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de \$37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de \$4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 8, a autorisé le paiement du solde impayé (\$79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte.

Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord.

(Voir nos 33, 37, 72, 79, 154, 215 et 231.)

Par l'acte 47 Vic., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé \$25,088 pour 7-84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention; mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 2, et à la date du 8 octobre 1890, contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

L'acte 54-55 Vic., ch. 7 (1891), a autorisé le paiement de la somme de \$28,100, restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

Dans le cours du dernier exercice des paiements ont été faits à la compagnie pour un montant total de \$24,100. Le total des paiements faits pour la section de New-Glasgow à Montcalm s'élève à \$32,600, et à \$21,600 pour la section entre Saint-André et Lachute, le total des paiements faits à la compagnie.

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ex-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(Voir nos 73 et 179.)

L'acte 49 Vic., ch. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$108,800 pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887 autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888.

L'Acte des subventions de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une subvention de \$48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 2 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice 1889-90 la compagnie avait reçu \$155,200 sur le montant total de ses subventions, \$156,800. Le solde (\$1,600) représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer. Au 31 décembre 1892 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Le 4 octobre 1890 on a permis à la compagnie, après inspection, d'ouvrir son chemin à la circulation depuis la jonction Dudswell jusqu'à la frontière internationale, 48-43 milles.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 juin 1890, l'achat du chemin de fer de la Compagnie dite *Dominion Lime*, par cette compagnie, fut sanctionné, en conformité avec l'acte 51 Vic., ch. 81.

Compagnie de chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Voir nos 24 et 159.)

Par l'acte 46 Vic., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser \$160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, \$15,000 ont été payées. Le solde impayé, \$145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889). Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1892. Par un arrêté du conseil du 3 août 1891, le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1893.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(Voir nos 76 et 100.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas \$38,400 pour la construction d'un chemin de fer d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—lequel chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 51-51 Vic., ch. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas \$4,000 pour prolonger son chemin, de $1\frac{1}{2}$ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

On a payé à la compagnie, dans le cours de l'exercice de 1890-91, la somme de \$1,600; ce qui porte à \$37,500 le total payé au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(Voir nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278 et 282.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du Lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Ontaouais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886, et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la "Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de \$6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic, ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, \$31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de \$33,600 fut autorisée pour $10\frac{1}{2}$ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 pour 15 milles à partir de la Station Mattawa, sur le C. C. P., en allant vers le Long-Sault, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas \$64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie, à la place des subventions qui précèdent de 1889 et 1890, une subvention ne dépassant pas \$112,000 pour 36 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Sault.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (en chevalets) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de \$15,000 et ne dépassant pas en tout \$63,000.

Au cours de l'exercice 1888-89 la somme de \$26,360 a été payée à la compagnie, ce qui porte le total payé à \$52,760. Il n'avait été rien payé de plus au 31 décembre 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de céder ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux devant être terminés pour le 10 juillet 1896.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain

(Voir n^{os} 51, 125, 136 et 247.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention ne dépassant pas \$30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas \$64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'à Massena-Springs.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une nouvelle subvention de \$9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à \$73,600.

L'acte 55-56 Victoria, ch. 5 (1892), autorise le paiement des \$15,000 qui restaient des subventions accordées en 1887 et 1888.

Rien n'a été payé à la compagnie au cours du dernier exercice, et le total des paiements s'élevait à \$88,500 au 31 décembre 1892.

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(Voir n^{os} 47 et 210.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention n'excédant pas \$72,000 fut accordée à cette Compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de \$69,922. Le chemin, qui a 44.67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels \$1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait, et le reste de la subvention est devenu périmé le 1er août 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), autorise une subvention de \$40,000 pour la réparation de ce chemin. Les travaux ont été entrepris par la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, et sont poussés conformément aux directions du département et sous l'inspection de ses ingénieurs. Au cours de l'exercice de 1890-91 on a payé sur cette subvention la somme de \$17,116.07, ce qui porte le total des paiements ainsi faits à \$23,835.57, et le total des paiements à la compagnie à \$93,757.57. Aucun autre paiement n'a été fait à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(Voir nos 78 et 206.)

L'Acte des subvention de 1886, 49 Vic., ch. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du nord-ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de \$5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout \$361,270.

A cette subvention il en a été substitué une autre par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), en autorisant spécialement le paiement pour certaines sections de moins de 10 milles y nommés.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé avec la compagnie, le 6, pour les travaux. Au cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de \$32,253, et subséquemment la somme de \$77,635, ce qui porte le total des paiements, au 31 décembre 1892, à \$186,051. Ces paiements ont été faits pour la distance qui sépare Saint-Jérôme de Sainte-Agathe, 30½ milles, sur laquelle le chemin est aujourd'hui terminé et ouvert au public. Le 30 décembre l'ingénieur a fait rapport qu'une autre section était terminée, soit jusqu'à Saint-Faustin, à 44½ milles de Saint-Jérôme.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(Nom changé par 53 Vic., ch. 58.)

(Voir nos 97, 186 et 237.)

L'Acte des subventions de 1887, 50-61 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 43 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de \$96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa. Un projet de contrat pour cette subvention a été approuvé par arrêté du conseil le 21 septembre 1891, mais le contrat n'a pas encore été signé.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de \$46,040 de la subvention votée en 1887. Au cours de l'exercice il a été payé \$49,960; mais au 31 décembre 1892 il n'avait été payé rien de plus.

Au mois de septembre 1892 on a permis, après inspection, d'ouvrir au public la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, soit 23½ milles.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, par l'acte 53 Vic., ch 62.)

(Voir n 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,406 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles". Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic. ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrirait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de \$32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour $6\frac{3}{4}$ milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), accorde, à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de \$9,600 pour 3 milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de \$64,000 pour 20 milles de chemin, pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à \$114,800. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

Rien n'a été payé à la compagnie dans le cours du dernier exercice, mais subséquemment il a été payé \$1,856, ce qui porte le total des paiements à \$194,800 au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway."

(Voir n° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour $12\frac{1}{2}$ milles de chemin à partir de la jonction d'Eureka sur l'Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de \$40,000.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 23 novembre 1892 la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention, la date de l'achèvement des dits travaux étant fixée au 1er décembre 1894.

Rien n'a été payé de cette subvention au cours du dernier exercice, mais subsequmment la somme de \$32,945.84 a été payée, à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39 $\frac{1}{2}$ milles partant d'un point à 22 $\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

Au cours du dernier exercice il a été payé \$8,300, ce qui porte à \$230,700 les paiements qui, au 21 décembre 1892, avaient été faits pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73 $\frac{1}{2}$ milles.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.

(Voir nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. S, une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa; mais aucun contrat n'a été passé pour ces travaux.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1887, la longueur du chemin étant porté à 53 $\frac{87}{100}$ milles.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.*(Voir Compagnie du chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique.)***Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.***(Voir n° 228.)*

L'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2, a autorisé une subvention limitée à \$99,200 en faveur de la compagnie ci-dessus, pour 31 milles de son chemin entre Eastman et Kingsbury, Qué., et le 16 décembre 1891 la compagnie était admise à passer contrat pour l'entreprise d'une distance de 10 milles, entre Eastman et Lawrenceville; le chemin sur cette distance devant être terminé le 1er décembre 1893.

Les travaux sont terminés, et dans le cours du dernier exercice la somme de \$32,000 a été payée.

L'arrêté du conseil du 20 juin 1892 a autorisé de passer un contrat avec la compagnie pour ce qui reste des travaux à faire, soit 16½ milles, entre Lawrenceville et Kingsbury, et ce contrat a été signé le 10 septembre 1872.

La seconde section de 10 milles a été inspectée, mais nul autre paiement n'a été fait à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.*(Voir nos 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)*

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 65, et de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killalore, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place des subventions antérieurement concédées mais qui n'ont pas été utilisées :—

- (a.) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à \$70,400.
- (b.) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's Bay, une subvention limitée à \$96,000.
- (c.) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique Nord, une subvention limitée à \$6,400 par mille pour la première moitié de cette division et à \$3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout \$264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. La date pour l'achèvement des travaux est fixée au 1er novembre 1894.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les plans du tracé ont été approuvés pour toute la distance que comprennent les trois subventions.

Aucune partie des subventions n'a été payée à venir jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(Voir nos 8, 26, 58 et 151.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de \$320,000. Cette subvention étant devenue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil, en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août; d'après ce contrat les travaux devaient être terminés le 1er août 1893.

Les plans du tracé des premiers cinquante milles ont été approuvés.

Il a été payé à la compagnie, au cours du dernier exercice, la somme de \$38,790, et subséquemment une nouvelle somme de \$49,820, faisant jusqu'au 31 décembre 1892 un total de \$176,192. L'ouverture de la première section de 20 milles au trafic a été sanctionnée le 28 de décembre 1891, et on a également permis d'ouvrir au trafic une autre section de 10 milles, en juillet 1892.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(Nom changé en celui de "Compagnie de chemin de fer d'Oshawa," 54-55 Vic., ch. 91.)

(Voir nos 112 et 233.)

L'Acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vic., ch. 8. Au 31 décembre 1891 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

Par l'acte spécial 34-35 Vic., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom a été changé comme ci-dessus.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

(Voir n° 153.)

L'Acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention d'au plus \$128,000 pour 40 milles du chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890 la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrick et Perry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Elmsdale Station. La date fixée pour l'achèvement étant le 1er novembre 1892. Le tracé des 30 premiers milles a été approuvé par arrêté du conseil le 11 juillet 1890.

Les deux premières sections de dix milles ont été inspectées, et au cours du dernier exercice la somme de \$30,400 a été payée. Nul autre paiement n'a été fait à venir au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(Voir nos 139, 195 et 231.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation sous le nom de "Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre." Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vic., ch 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'Acte des subventions 51 Vic. ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de \$271,200 en faveur de cette compagnie pour 84 $\frac{1}{2}$ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo Station au Lac Croche.

Contrat fut passé par la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$16,000 pour un embranchement long de 5 milles jusqu'aux chutes de Kakabika.

Au cours de l'exercice il a été payé une somme de \$70,075, formant un total de paiements de \$157,075 à venir au 31 décembre 1892.

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur le solde de \$114,125 de la subvention votée en 1888.

Au mois de décembre 1892 la compagnie a demandé de faire inspecter le reste de son chemin jusqu'à la frontière, tel que terminé.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique

(Voir nos 25, 137 et 211.)

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de \$3,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Aucun contrat n'a été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

La clause 5 de l'acte 52 Vic., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendraient jusqu'au 22 mai 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$24,000, pour 7 $\frac{1}{2}$ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 54 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69, autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer ou une partie d'icelle.

L'Acte des subventions 50-56 Vic., ch. 5, clause 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1884.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 68 milles.

A la fin de l'exercice 1887-88 il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de \$174,828. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer du Québec-Central.

(Voir nos 22, 14 et 219.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 60 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 53 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de \$288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière à l'Orignal, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme, pour 90 milles de leur chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de l'Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière l'Orignal, ou d'un point sur leur ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur l'Intercolonial, situé au lac Mégantic ou dans les environs, le premier paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement, Un contrat a été préparé mais n'a pas encore été passé pour cette subvention, et aucun autre paiement n'avait été fait au 31 décembre 1892.

Par un arrêté du conseil du 18 juillet 1892, les délais pour l'achèvement de l'embranchement de Tring et Mégantic ont été prolongés jusqu'au 1^{er} juillet 1894, la longueur réelle du chemin étant de 58 $\frac{3}{4}$ milles, au lieu de la longueur estimative de 90 milles.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(Voir nos 2, 14, 49, 82, 126, 140, 177, 220 et 232.)

Par l'acte de 1882, une subvention de \$324,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de \$80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond, (36 milles de Québec) à la condition que la ligne soit construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à \$775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1882 pour les deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts pour les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, sur le lac Saint-Jean, à 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de \$96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour 20 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi ; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1^{er} août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à \$160,000. Le 17 octobre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de \$30,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles ; ainsi qu'une subvention limitée à \$38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux doivent être terminés le 1^{er} octobre 1891.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 accorda expressément la différence, \$5,250, entre les \$30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, article 5 (1892), autorise le paiement du reliquat, soit \$12,800 de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

Il a été payé pendant l'exercice une somme de \$26,222.73, formant en totalité jusqu'au 30 juin 1892, pour la ligne principale et les embranchements, \$844,927.73. Il a été payé depuis cette date la somme de \$13,031.77, formant un total de \$857,959.50 payé à la compagnie jusqu'au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(Voir n° 164.)

L'Acte des subsides 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin, de Hedleyville à Saint-Joachim.

Pendant l'exercice 1889-90 il a été payé \$65,600 sur cette subvention, pour une distance de 20½ milles, savoir : depuis Québec (côté est de la rivière Saint-Charles) jusqu'à Sainte-Anne. Au 31 décembre 1892 il n'avait pas été fait d'autre paiement.

Au mois de décembre 1892, des plans indiquant le tracé du chemin pour le reste des 30 milles subventionnés ont été soumis pour être approuvés.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(Voir n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, et longeant la rive gauche de la rivière Shuswap jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'Acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de \$163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Le contrat pour ces travaux a été signé le 11 février 1890, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 4 mai 1893. Le chemin est terminé, la longueur totale étant de 50 $\frac{80}{100}$ milles.

La subvention applicable à cette distance était de \$162,560. Dans le cours de l'exercice la somme de \$162,260 a été payée à la compagnie, laissant un reliquat de \$300.

Le 9 juin 1892 on a permis d'ouvrir le chemin au trafic.

En vertu d'un acte spécial 54-55 Vic., ch. 72 (1891), un contrat pour la location du chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il serait

terminé, pour une période de 25 années, a été approuvé et ratifié, et permission a été donnée à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'à un point de la frontière à ou près du lac Osooyos.

Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara.

(Voir nos 96, 176, 180 et 265.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas \$38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de \$26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton.

L'acte 54-56 Vic., ch. 2 (1890), a accordé une subvention limitée à \$44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1889 et 1890 il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à 3½ pour cent de la somme, ne dépassant pas \$108,000, accordée pour les 34 milles en question; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de \$11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 31 décembre 1892.

Les paiements faits à cette compagnie s'élèvent en totalité à \$38,400.

Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.

(Voir n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom "Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 27 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que le projet du tunnel et des travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

Les projets ayant été soumis par la compagnie furent approuvés par un arrêté du conseil du 24 novembre 1886, qui approuva aussi l'emplacement de l'ouvrage. Certains changements ayant été subséquemment trouvés nécessaires, les plans modifiés furent approuvés par un arrêté du conseil en date du 7 octobre 1889.

Ce tunnel sert à relier le chemin de fer Grand-Tronc avec le *Chicago and Grand Trunk Railway*.

L'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de 15 pour 100 du prix de revient de l'entreprise limitant toutefois cette subvention à un maximum de \$375,000.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 2 octobre 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 30 du même mois, et les travaux devront être achevés le 1er août 1893.

Le 30 août 1890 le tunnel était percé d'un bout à l'autre. Le 15 octobre 1891, la compagnie donna avis que l'ouvrage était terminé et prêt à être inspecté et ouvert au trafic.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu la somme de \$58,600, formant un total de \$375,000, soit la somme totale de la subvention.

Le rapport de l'année dernière contient une description complète des travaux tels que terminés.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(Voir nos 90, 118, 225 et 274.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention de \$70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une subvention de \$70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à \$140,800. Les plans du tracé couvrant la distance de 44 milles entre Frédéricton et Woodstock furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a eu l'effet d'autoriser de nouveau ces deux subventions.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, a accordé une subvention limitée à \$48,000 pour 15 milles de chemin de fer s'étendant de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne.

(Voir nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la Vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été annulé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement est fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention limitée à \$156,800, pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, à 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie

le 30 août 1890, pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminé le 1er septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 31 décembre 1892 il n'avait encore été rien payé sur ces subventions.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(Voir n^o 218 et 283.)

Par l'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas \$57,600 fut accordée à la compagnie susdite pour 18 milles de voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction Montréal et Champlain.

Le 29 avril 1891, un contrat fut passé avec la compagnie pour construire cette voie, qui devait être terminée le 1er juillet 1893.

Inspection de la voie fut faite en décembre 1891. Le rapport déclare que la voie est terminée et que sa longueur est de 12-58 milles. Dans le cours du dernier exercice on a payé à la compagnie la somme de \$40,256, soit la somme applicable à la distance réelle du chemin.

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, a accordé à la compagnie une subvention de pas plus de \$25,024 pour $5\frac{4}{10}$ milles de Huntingdon vers la frontière internationale, et pour une autre distance de $2\frac{4}{10}$ milles. Depuis l'expiration de l'exercice on a payé à la compagnie la somme de \$24,448, ce qui porte la totalité des versements, au 31 décembre 1892, à \$64,704.

Ce chemin relie le chemin de fer Canada-Atlantique à Valleyfield avec le chemin de fer de Jonction Montréal et Champlain, à Huntingdon.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides" par l'Acte provincial 51-52 Vic., ch. 108, 1888.)

(Voir nos 38, 59, 117 et 234.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 49 (1885), une subvention de \$217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

Par l'Acte des subventions 1891, 54-55 Vic., ch. 8, la balance de la subvention, \$92,784, non encore payée à la compagnie, fut votée de nouveau.

Dans le cours du dernier exercice il a été payé \$92,784, soit en total, au 31 décembre 1892, \$217,600; ce qui est la somme totale de la subvention de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La distance depuis les Grande-Piles jusqu'à la station de la Rivière-à-Pierre, chemin de fer du Lac Saint-Jean, est de près de 39 milles.

Compagnie du chemin de fer Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(Voir nos 3, 62, 127, 141, 226 et 279.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de \$248,000, et par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas \$258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à \$498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885 accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vic., ch. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886.

Le 22 novembre 1888, la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), une subvention de \$100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à \$51,200 pour une nouvelle longueur de 16 milles de chemin. Un contrat fut passé avec la compagnie le 20 octobre 1891, pour la construction, pour cette subvention, des 12 milles de voie entre la voie d'évitement de Clair et la station de Connor. Cet embranchement, mesurant 31¾ milles jusqu'à ce point, a été complété.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé une nouvelle subvention de \$1,800 par mille, limitée à \$21,600, pour les premiers 12 milles de la section subventionnée par l'acte 53 Vic., ch. 2.

Il a été payé au cours de l'exercice \$54,830, et subséquemment une nouvelle somme de \$21,150, formant un total de \$45,950 payé au 31 décembre 1892.

Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique.

(Voir nos 130, 227, 235 et 244.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de \$89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour con-

struire la voie. Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), cette subvention fut votée de nouveau vu qu'elle était devenue caduque.

L'acte de 1890, 53 Vic., ch. 2, autorise une subvention limitée à \$35,200 pour une nouvelle distance de 11 milles de chemin.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé une subvention limitée à \$9,600 pour une autre distance de 3 milles à partir de l'extrémité nord des 11 milles subventionnés en 1890.

Le 30 novembre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux auxquels s'appliquent ces deux subventions. La date pour l'achèvement des travaux a été fixée au 1er décembre 1893.

La première section de 14 milles a été complétée en décembre 1891.

Dans le cours du dernier exercice il a été payé \$73,000, et subséquemment il a été payé la somme de \$41,674.46, ce qui portait, au 31 décembre 1892, la totalité des paiements à \$114,674.46.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(Voir n° 182 et 269.)

L'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque jusqu'à Gananoque-Junction sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90, la somme de \$10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., chap. 5 (1892), il a été accordé, à la place du reliquat (\$14,000) de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Sault Sainte-Marie, au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal du Rideau, travaux pour lesquels la limite est de \$30,000; au sud, par un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de \$14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux; la date pour l'achèvement desquels est fixée au 1er août 1896.

A venir au 31 décembre 1892, il n'a pas été fait d'autres paiements.

Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott.

(Voir Montréal et Ottawa.)

Compagnie du chemin de fer de Junction de Waterloo.

(Voir n° 187.)

Par l'Acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), une subvention ne dépassant pas \$35,200 a été accordée à cette compagnie pour la construction de 11 milles de chemin depuis Waterloo jusqu'à Elmira.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 17 février 1891, un contrat a été passé avec la compagnie pour la construction de la voie qui devait être terminée le 1er novembre 1891.

Pendant l'exercice, il a été payé \$32,800, le chemin étant complété. La longueur de la voie est de 10 $\frac{1}{2}$ milles.

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

L'acte 50-51 Vic., ch. 25 (1887), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci :

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchement de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ses engagements elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à \$1,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de \$500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées.

La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instruction de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 8 (1889), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de \$500,000 accordé par l'acte 50-51 Vic., ch. 25. Cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, a été terminé, et la compagnie mise en possession du chemin le 27 juillet 1891, afin qu'elle le mette en exploitation. Les dépenses totales faites par le gouvernement s'élevaient, au 30 juin 1892, à \$614,789.27.

Compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Ouest d'Ontario.*(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec, C.C.P.)**(Voir Rapport annuel de 1891.)***Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.***(Voir nos 131, 203, 266 et 281.)*

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant de Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889 pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1870 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Sous l'empire d'un arrêté du conseil du 29 août 1892, un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1er janvier 1894.

Au 31 décembre 1892, nulle partie de la subvention de la compagnie n'avait été payée.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres." Annexe 17, p. 207.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de cette compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille Alberta.*(Voir rapport annuel de 1890-91.)***Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.***(Voir n° 19.)*

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, dans le rang 23 ou le rang 24, à l'ouest du premier méridien, en allant à Deloraine, à environ

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

17 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., chap. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la montagne de la Tortue.

Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 53 Vic., ch. 84 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer Canadien du Pacifique à Calgary, allant vers le nord jusqu'à Edmonton, et vers le sud jusqu'à la frontière internationale, et se développant aussi dans une direction nord jusqu'à la rivière de la Paix.

L'acte 53 Vic., ch. 5, a autorisé le gouverneur en conseil à passer un contrat avec cette compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant 20 ans, pour la considération d'un paiement annuel de \$80,000, à compter de l'achèvement de la voie ferrée entre Calgary et un point de la rivière Saskatchewan-Nord près d'Edmonton. L'acte a aussi donné à la compagnie le pouvoir d'affermier le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

Le 21 juin 1890, un contrat pour le service de transport a été en conséquence passé avec le gouvernement, aux termes duquel les 100 premiers milles du chemin doivent être terminés le 1er novembre 1891 et le chemin tout entier le 1er novembre 1893.

L'Acte des subventions en terres, de 1890, 53 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour le chemin de Calgary allant vers le nord jusqu'à Edmonton, environ 190 milles, et aussi pour un chemin, allant vers le sud, de Calgary à la frontière internationale, environ 150 milles.

Le 26 décembre 1890, la compagnie a passé un contrat pour la construction de la ligne nord jusqu'à Edmonton et la ligne sud jusqu'à la frontière; les dates fixées pour l'achèvement étant comme suit :

Pour les 100 premiers milles au nord de Calgary, le 1er novembre 1891; le reste jusqu'à Edmonton devant être terminé dans le cours des deux années suivantes.

Pour les 50 premiers milles au sud de Calgary, le 1er novembre 1892; et jusqu'à un point sur la Rivière-du-Vieux, le 1er novembre 1893; le reste, jusqu'à la frontière internationale, devant être terminé à une date à fixer par le gouverneur général en conseil.

Le 6 juillet 1891 on a permis d'ouvrir au trafic les 100 premiers milles au nord de Calgary; et le 10 août 1891 rapport officiel fut fait que tout le chemin de Calgary à Edmonton, soit 192 milles, était prêt au transport du trafic. Le 25 juillet 1891 était la date à laquelle tout le chemin devait être terminé.

Le 7 décembre 1891, rapport officiel fut fait que les premiers 50 milles au sud de Calgary étaient prêts au trafic, et le 3 novembre 1892 l'ingénieur en chef de l'Etat a fait rapport que la section à partir de Calgary dans une direction sud jusqu'à la rive nord de la Rivière-du-Vieux, soit $104\frac{10}{100}$ milles, était terminée conformément au contrat.

Il a été passé un contrat d'affermage de cette voie au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir les nos 17, 18 et 29.)

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles—ce que la compagnie appelle son embranchement de Souris; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus occidental de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres. Un nouvel arrêté du 18 juin 1889 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles, de l'étendue de terre y afférente.

L'Acte des subventions, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

L'Acte des subventions de 1891, 54-55 Vic., ch. 10, accorde une subvention de 5,400 acres par mille, pour une longueur additionnelle de 60 milles jusqu'à la Roche-Percée.

La compagnie a produit des plans du tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, station située sur sa ligne-mère, à 8 milles de Brandon, jusqu'à Mélita, dans le township 3, rang 26, ouest; et depuis Mélita vers l'est jusqu'à Deloraine. A la date du 30 janvier 1891, rapport officiel a été fait que la partie entre Kemnay et Airdrie était prête à recevoir le trafic, et le 26 octobre 1891 la compagnie demanda l'inspection entre Hartney et Mélita.

Le 30 août 1892, la compagnie a demandé l'inspection d'une autre partie de chemin entre Mélita et Estevan.

Le 7 novembre 1892, on a permis d'ouvrir au public la section entre Hartney et Mélita, soit $26\frac{7}{10}$ milles.

Le 22 novembre 1892, rapport officiel fut fait que la section de Deloraine à Napinka, soit 18.01 milles, était terminée. Cette ligne fait partie de l'embranchement de Winnipeg, Gretna et Deloraine, de la compagnie; la longueur de chemin en exploitation de Winnipeg à Napinka est de 220 milles.

Par un arrêté du conseil du 10 juin 1889, mais sujet aussi à la ratification du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement sud-ouest ci-dessus mentionné ou "Souris" et allant jusqu'à Glenboro', la longueur de ce chemin ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles.

L'Acte des subventions en terre, 53 Vic., ch. 4, a confirmé cette subvention.

Le 26 octobre 1891, la compagnie a demandé que l'on fasse l'inspection du prolongement de Glenboro' à Nesbitt, ce dernier point étant à 131 milles de Winnipeg. Ce chemin, pour une longueur de 27 milles, constitue "l'embranchement Sud-Ouest" de la compagnie, et à la fin de l'année civile toute la distance entre Nesbitt et Winnipeg

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

était livrée au trafic. Il est bon de se rappeler que la partie du chemin entre Winnipeg et Glenboro' était autrefois le chemin de fer du Manitoba et de Colonisation du Sud-Ouest, chemin dont la Compagnie du Pacifique devint locataire.

Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.

(Voir n° 7.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes-Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1889, en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'article 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52 Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par un arrêté du conseil du 1er juillet 1889, l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit:

Au 1er décembre 1889,	58 milles.
30 " 1890,	100 "
" " 1891,	150 "
" " 1892,	150 "

450 milles.

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prolongé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles, et le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a accepté cette section comme terminée.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891 un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois et après, comme suit: 100 milles à partir du bout des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) pour le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles ont été ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892, un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.

(Voir n° 20.)

A la date du 13 novembre 1889, il fut accordé à cette compagnie par un arrêté du conseil sujet à l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer d'environ 18 milles à partir d'un endroit près de la station de Shelley, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un endroit près du lac à la Vase, sur la rivière Winnipeg; ce chemin devant être terminé le 1er novembre 1891.

Cette subvention a été confirmée par l'Acte des subventions, 53 Vic., ch. 4 (1890). Rien de plus ne paraît avoir été fait depuis.

Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

(Voir nos 4 et 6.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 131 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte 50 Vic., ch. 78 (1890), concernant ce chemin de fer, a obligé la compagnie de terminer 17 milles de chemin dans le cours de l'année civile 1890, et 20 milles par année ensuite.

L'acte 55-56 Vic., ch. 45 (1892), a fait disparaître les empêchements que faisait naître l'acte qui précède à raison de l'inachèvement des 20 milles pendant l'année alors courante.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, sur 233 milles, la permission d'ouvrir à la circulation les 17½ entre Salcoats et Yorkton ayant été donnée, après inspection, le 18 de décembre 1891.

Compagnie de chemin de fer du Nord-Est du Manitoba.

(Voir n° 24.)

Cette compagnie a été subventionnée en terres par l'acte 53 Vic., ch. 4 (1890), pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud-ouest, jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ 110 milles. On a passé

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

un contrat avec la compagnie le 3 juin 1892. En vertu de ce contrat les 30 premiers milles doivent être terminés le 1er septembre 1892, 60 autres milles le 1er septembre 1893, et toute la ligne le 1er septembre 1894. Un arrêté du conseil du 18 mars 1892 approuve les plans du tracé des premiers 30 milles partant de Winnipeg.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.

(Affirmée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir rapport de 1891.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(Voir n° 12.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n° 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1889.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(Affirmée à la Compagnie de houille et de chemin de fer d'Alberta.)

(Voir nos 2, 9 et 13.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vic., ch. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donnée au tracé de la ligne, et après l'inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin, savoir: depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre 1885 accepta le chemin terminé.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait à cette compagnie une subvention de 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et l'acte 53 Vic., ch. 3, a sanctionné la correction.

L'Acte des subventions en terres, 53 Vic., ch. 4 (1890), a autorisé une subvention de 3,840 acres par mille pour la distance entre Lethbridge et la passe du Nid-lix

de-Corbeau, environ 100 milles, en faveur de la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, et un arrêté du conseil du 25 juin 1890 a décrété qu'à l'achèvement des 50 premiers milles à partir de Lethbridge (le 1er août 1892) les terres afférentes à cette distance seront transférées; et pour le reste de la distance le transfert se fera à l'achèvement de chaque section de 20 milles, le tout devant être terminé le 1er décembre 1894.

Le 25 juin 1890, un contrat fut définitivement conclu avec le département par la compagnie pour les travaux entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, les dates pour leur achèvement étant celles désignées plus haut.

Le 15 décembre 1890 rapport officiel a été fait, après inspection, que le chemin de Lethbridge à la frontière internationale, $64\frac{62}{100}$ milles, était terminé et prêt au trafic.

L'acte 53 Vic., ch. 85 (1890), a autorisé l'affectation de ce chemin de fer à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et le 1er janvier 1890 le chemin de fer et l'actif de la compagnie ont été transférés en conformité.

Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska.)

(Voir n° 15.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devant être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23, la susdite subvention a été confirmée.

L'acte des subventions en terres de 1889 (52 Vic., ch. 4), a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, une subvention de 10,000 acres de terres par mille, pour une voie ferrée partant de Calgary, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le nord jusqu'à un endroit de la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ 210 milles; et aussi une subvention de 10,000 acres pour un chemin de fer partant de Calgary et allant vers le sud jusqu'à Lethbridge, distance d'environ 120 milles.

L'acte 52 Vic., ch. 65 (1889), qui a autorisé le changement du nom de la compagnie, l'a autorisé à construire plus de chemin qu'elle ne pouvait d'abord. Cet acte a fixé l'achèvement de 100 milles vers le nord à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la direction d'Edmonton, au 1er décembre 1890; le reste du chemin jusqu'à Edmonton devant être terminé le 1er décembre 1891; et la ligne allant vers le sud jusqu'à Lethbridge ou à un certain endroit sur la frontière internationale, le 1er décembre 1892.

Il ne paraît n'avoir rien été fait relativement à ce chemin.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan.

(Affirmé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir rapport de 1891.)

Compagnie du chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim.

(Voir nos 14 et 26.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal, la route étant tracée; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'Acte des subventions en terres 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été annulée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary jusqu'à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie d'Hudson.

(Voir n° 1 et l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson: 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation "la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie d'Hudson," avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi, de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit:—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée, 225 milles	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit : 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit:—

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan, près de l'extrémité occidentale du lac Bourbon, ou^e entre le lac Bourbon et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81, la conclusion d'un contrat avec cette compagnie fut autorisée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de \$80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(Voir n^o 8.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2^e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'au fort Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près de l'encoignure nord-ouest du lac Winnipegosis; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le fort Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55-56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort Qu'Appelle ont été prolongés au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand Nord-Ouest Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

LOIS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER ADOPTÉES PAR LE PARLEMENT.

55-56 VICTORIA (1892).

CHAP.

- 5 Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées.
- 27 Acte modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer.
- 30 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.
- 31 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Lac Nipissingue.
- 32 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Buckingham et de la Rivière-du-Lièvre.

- 33 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.
- 34 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Méridional.
- 35 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
- 36 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Canso et Louisbourg.
- 37 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Chignectou et de Transport Maritime, à responsabilité limitée.
- 38 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.
- 39 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.
- 40 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.
- 41 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et du canal du lac Manitoba.
- 42 Acte pour faire revivre et modifier l'acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Lyndsay, Bobcaygeon et Pontypool.
- 43 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley.
- 44 Acte modifiant un acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Grande Jonction d'Assiniboia.
- 45 Acte concernant la Compagnie canadienne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.
- 46 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Sud-Est.
- 47 Acte concernant la Compagnie canadienne du chemin de fer Midland.
- 48 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac Maskinongé.
- 49 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.
- 50 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Nicola.
- 51 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie James.
- 52 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.
- 53 Acte concernant la Compagnie des tramways de la cité d'Ottawa.
- 54 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée d'Ottawa.
- 55 Acte pour faire revivre et modifier les actes concernant la Compagnie du chemin de fer et du pont d'Ottawa, Waddington et New-York.
- 56 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Jonction du Pacifique.
- 57 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de bateaux à vapeur Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.
- 58 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central.
- 59 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine et la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.
- 60 Acte confirmant une convention entre la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
- 61 Acte concernant certains travaux de chemin de fer dans la cité de Toronto.
- 62 Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Atlantique.
- 63 Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne de Bois et Qu'Appelle.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- 64 Acte pour faire revivre et modifier l'acte constituant en corporation la Compagnie du pont de Brockville et New-York.
- 65 Acte constituant en corporation la Compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer étant président du comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé, auquel l'Acte des chemins de fer de 1888 impose certaines obligations, je crois à propos de donner un aperçu des questions qui se sont présentées à ce comité dans le cours de l'année, ainsi que des décisions prises à leur égard.

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1892:—

Changements dans les positions des voies de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à l'entrée orientale de leurs lignes dans la cité de Toronto; travaux des rues Mills, Parliament et Berkeley, et déviation de la rue Berkeley. Autorisés.

Elargissement du passage souterrain de la rue Queen dans la cité de Toronto, ouverture de la rue Dufferin jusqu'à ce passage, et la construction d'un passage souterrain au-dessous du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer Grand-Tronc, sur la ligne de la rue Dufferin, et partage du prix de revient entre la cité et les compagnies de chemins de fer. Décision: le comité n'a pas de juridiction aux termes de la requête.

Requête de la Compagnie des Messageries et de Transport d'Ontario, demandant certaines facilités de transport sur le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc. Rejetée.

Partage entre la cité de Toronto et le comté et le township d'York du coût de certaines mesures de protection ordonnées par le comité aux traverses des rues Dufferin et Bathurst, dans la dite cité, par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Changement d'angle, tel qu'autorisé, du croisement du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, par le tramway électrique de Port-Arthur et Neebing, dans la ville de Port-Arthur. Changement approuvé.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer de Bouctouche et Moncton et de l'Intercolonial. Approuvé. Permission aux trains de passer sans arrêt.

Réduction du nombre de voies de la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique traversant les rues Elgin, Metcalfe et O'Connor, dans la cité d'Ottawa, à une voie. Cause remise pour permettre à la cité de présenter un autre projet, et indiquer la somme de compensation qu'elle est disposée à accorder à la compagnie pour l'enlèvement de ses voies.

Prolongement de l'avenue Boyce, dans la cité de Toronto, en traversant le chemin de fer Grand-Tronc (*Northern*). Accordé.

Ponceau au-dessous du chemin de fer Vermont-Central et fossé à travers les terres de la municipalité. A savoir laquelle, la compagnie du chemin de fer ou la municipalité doit payer le coût de l'agrandissement. Quant au ponceau, la

question doit être réglée par le ministère des chemins de fer et canaux. Quant au fossé, attendre de nouvelles représentations de la part de la municipalité.

Croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le tramway électrique d'Ottawa, au pont de la rue Saint-Patrice, dans la cité d'Ottawa: moyens de protection. Ordonné d'attirer l'attention des compagnies sur cette affaire.

Passage au-dessus du chemin de fer du Grand-Tronc par la rue Notre-Dame, à Saint-Henri, dans la cité de Montréal. Pour faire approuver le plan d'un nouveau pont qu'on se propose de construire. Pas sanctionné.

Substitution d'un pont tournant à double ouverture à un pont à simple ouverture sur le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, traversant le Richelieu. Approuvé.

Posé d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canada-Atlantique par le chemin de fer Jonction de Beauharnois. Ordonné de laisser passer les trains sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Pose d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer de Ceinture de Toronto, à Lambton, près de Toronto. Les trains, etc., du chemin de fer Canadien du Pacifique sont autorisés à passer sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Passage à niveau du tramway de Davenport sur le chemin de fer Grand-Tronc au chemin de Davenport, dans le township d'York, et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Grand-Tronc, à l'avenue Saint-Clair, dans la ville de Toronto-Junction. Les lieux de croisement et le moyen de protection qui ont été recommandés par l'ingénieur en chef sont approuvés.

Pose d'une aiguille interposée au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer de Ceinture de Toronto, à Lambton, près de Toronto. Les locomotives et les trains du chemin de fer de Ceinture de Toronto, venant du sud, sont autorisés à passer sans arrêt, aux conditions ordinaires.

Passage à niveau du tramway d'Yarmouth sur le chemin de fer des Comtés de l'Ouest, à la rue Main, dans la ville d'Yarmouth, N.-E. Lieu de croisement et certain mode de protection approuvés.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron jusqu'au quai de l'Etat, dans le port de Rondeau. Nouveaux plans approuvés, et nouvel ordre autorisant la construction de l'embranchement émis; l'ordre antérieur ayant été révoqué.

Passage par le tramway, par la rue Queen, au-dessus de la rivière Don, du chemin de fer Canadien du Pacifique et du chemin de fer de Ceinture de Toronto, dans la cité de Toronto, et partage du coût. Cause remise.

Moyen de protection au passage à niveau de la rue Adelaïde, dans la cité de London, par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Croisements de rues, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le village de Mégantic. Cause pendante.

Passage à niveau par la Compagnie de tramway de Westminster et Vancouver sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à la rue Columbia, dans la cité de New-Westminster. Cause renvoyée.

Aiguille interposée au croisement du chemin de fer du Canada-Sud et de l'embranchement du London et Port-Stanley. Partage du prix de revient. Ordre antérieur modifié.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Moyen de protection au croisement du chenal de Burlington, près d'Hamilton, par le chemin de fer Grand-Tronc. Cause pendante.

Croisement de la rue Wonham par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville d'Ingersoll. Passage à niveau ordonné.

Passage à niveau par le chemin de fer Grand-Tronc sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, près de Glencoe. Lieu du croisement et mode de protection approuvés.

Demande de prolongement de délais pour l'achèvement du passage souterrain de la rue Keele au-dessous du Grand-Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cause pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur le lot 15, dans la 2e concession, township de Nepean. Passage au-dessus approuvé.

Embranchement pour raccorder le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest au chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à Iberville, P.Q. Sanctionné.

Passage du tramway sur le chemin de fer Grand-Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique à l'avenue Sainte-Claire, près de Toronto. Requête de la Compagnie des Tramways demandant une modification de l'ordre qui a été donné.

Moyen de protection au croisement du tramway électrique de Port-Arthur et Neebing et du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental. Requête demandant une modification de l'ordre décrétant que la Compagnie des Tramways paie le prix de revient. Jugement réservé.

Droit de passer sur la voie du chemin de fer Canada-Oriental, à Gibson, demandé par la Compagnie du chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, et raccordement des deux chemins. Droit de parcours accordé et lieu de raccordement et moyen de protection approuvés.

Passage au-dessus du chemin de fer Canadien du Pacifique par le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dans la cité d'Ottawa. Approuvé.

Tracé du chemin de fer des Mille-Iles le long de certaines rues dans la ville de Gananoque. Approuvé.

Requête demandant l'approbation de l'emplacement et du plan du pont du chemin de fer des Mille-Iles sur l'embouchure de la rivière Gananoque. Approuvée.

Moyen de protection aux croisements à niveau de certaines divisions du chemin de fer du Grand-Tronc qui s'intersectent les unes les autres et où les trains passaient, dit-on, sans arrêter, aucune aiguille interposée ne s'y trouvant. On s'est mis en communication avec la compagnie et ordre a été donné de faire arrêter les trains à ces endroits, tel que le requiert le statut.

Aiguille interposée au croisement du pont tournant de Montrose, sur le creek Chippawa, canal Welland, par le chemin de fer Canada-Sud., Approuvée. Il est permis aux trains et aux locomotives de passer sans arrêt.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique d'Orangeville aux carrières de pierre de Nottawasaga, dans le township de Mono, Ont. Sanctionné.

Déviations des grands chemins par le chemin de fer Montréal et Occidental dans la paroisse de Saint-Faustin, comté de Terrebonne, P.Q. Approuvées.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique (Ontario et Québec) à partir de la station d'Ayr jusqu'aux scieries de Goldie. Sanctionné.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud demandant de pouvoir se dispenser de bourrer l'espace entre le contre-rail et le rail de croisement pendant certaines périodes de l'année. Cause pendante.

Passage à niveau du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental sur le chemin de fer Kingston et Pembroke, près de Harrowsmith. Cause remise sur demande à cet effet.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'État, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs;
2. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
3. Ceux de la rivière des Outaouais;
4. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
5. Ceux de la Trent;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la construction et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada; elle comprend une période de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1892.

Canal Lachine.....	\$ 9,240,701 30
Canal Beauharnois.....	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction).....	54,235 76
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)...	2,568,357 84
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement).....	4,297,038 22
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent.	890,534 97
Canal Murray.....	1,216,631 47
Canal Welland.....	23,754,034 67
Canal du Sault Ste-Marie (en construction).....	885,543 20
Canal Ste-Anne.. ..	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville.....	4,025,346 00
Canal de la Culbute.....	379,494 46
Canal Rideau, (y compris la division de Perth)....	4,560,285 60
Canal de la Trent.....	1,082,521 40
Ecluse Saint-Ours.....	121,537 65
Canal Chambly.....	637,206 76
Canal Saint-Pierre.	645,183 35
Total.....	\$57,140,558 54

En sus de ce qui précède les sommes qui suivent, imputables au revenu, ont été dépensées :—

A renouveler.....	1,740,012 29
A réparer.....	4,346,042 58
Pour le personnel et l'entretien.....	5,317,072 55
Soit un total de.....	<u>\$68,548,685 96</u>

NOTE.—On trouvera les détails de ce qui précède à l'annexe n^o 2, p. 2.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La perception du revenu provenant des canaux ci-devant du ressort du département du revenu de l'intérieur, ressortit aujourd'hui au département des chemins de fer et canaux en vertu de l'arrêté du conseil du 4 juin 1889, passé sous l'autorité de l'acte 52 Vic., ch. 19. On trouvera les détails relatifs à ce service à l'annexe. "Revenu et statistiques des canaux."

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

Les dépenses totales faites pour les divers canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 se répartissent comme suit :

Construction.....	\$1,637,819 40
Réparations	239,800 68
Personnel et entretien.....	349,478 51

Le total des recettes brutes de l'exercice s'est élevé à la somme de \$379,423.67, y compris les péages, soit \$326,469.83, dont il a été remboursé \$54,948.43, soit un total de recettes nettes de \$324,475.24 (Voir l'annexe 1, p. 1.)

A l'annexe 1, pages 2 à 13, se trouvent les états qui indiquent les dépenses annuelles et le coût total de chaque canal, depuis la confédération.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers des chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nom du canal.	Péages.		Droits de quai et d'emmagasinage.		Amendes et dommages.		Autres recettes.		Loyers de chutes d'eau.		Total.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Welland	193,808	45			594	70	177	69	7,162	40	201,743	24	
Saint-Laurent	65,604	51	4,643	33	161	10	14,644	91	23,837	80	108,891	65	
Chambly	19,249	94			13	00	75	30	220	00	19,558	24	
Ottawa	38,546	95			10	00	8	00	25	00	38,589	95	
Rideau	5,617	10	131	18	20	00	314	70	749	45	6,832	43	
Vallée de la Trent	688	84					72	00	90	00	850	84	
Saint-Pierre	2,317	03					3	28			2,320	31	
Murray	637	01									637	01	
Total.....	326,469	83	4,774	51	798	80	15,295	88	32,084	65	379,423	67	
MOINS—Remise des péages.....												54,948	43
Recettes nettes.....												324,475	24

Il semblerait bon de signaler ici brièvement certains faits concernant les droits de péages imposés sur le passage du blé et autres produits alimentaires, par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent.

En 1882, les péages sur le canal Erié ont été abolis.

En 1884, sur de pressantes instances d'expéditeurs et d'autres intéressés dans le commerce de grain, des arrêts du conseil ont été passés dans le but de faire face à cette abolition des péages sur le canal Erié. Ils réduisaient de moitié, pour la période alors courante, les péages, pour le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, imposés sur le blé et certains autres produits alimentaires, expédiés à Montréal et à d'autres ports canadiens à l'est de Montréal.

L'année suivante, en 1885, les droits de péages sur ces produits furent de nouveau réduit à 2 cents la tonne, et, subséquemment, d'année en année, à venir jusqu'en 1891, des arrêts spéciaux ont accordé cette concession.

En 1892 la réduction fut accordée à la condition qu'elle ne s'appliquerait qu'aux produits réellement exportés.

Au mois d'août 1892, les Etats-Unis adoptèrent un système de péages sur le canal du Sault Sainte-Marie, par lequel ils prélevaient 20 cents par tonne sur tout le fret transporté "à un port quelconque en Canada." On remarquera que le canal du Sault Sainte-Marie a été transféré du contrôle de l'Etat du Michigan à celui du gouvernement fédéral, à la condition distincte que le canal serait à jamais libre de tout péage, et que le transport a eu lieu subséquemment au traité de Washington et à l'engagement de l'Etat, conformément au dit traité, stipulant que les sujets britanniques auraient l'usage du canal sur un pied d'égalité avec les habitants des Etats-Unis.

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, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relie, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p 148, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

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; la chute totale, directement rachetée par des écluses, est de 533¼ 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 long et une écluse dont les dimensions sont comme suit:—Longueur 515 pieds, largeur 80, ouvertures des portes 60 pieds, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds. Ce canal permet la navigation entre les deux lacs aux navires d'un tirant de 16 pieds d'eau.*

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 23 septembre 1891, et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1891, une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient: 800 pieds de long entre les portes, 100 pieds de large sur toute la longueur, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, avec ascension de 18 pieds environ en un seul changement de niveau. Le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à \$4,738,865. Au mois d'août 1886, le Congrès a voté un crédit de \$250,000. La dépense totale, jusqu'au 30 juin 1891, a été de \$587,676.74. Au 1er juillet 1891, il restait des crédits une somme de \$2,187,335.44 non dépensée. Pendant l'exercice devant finir le 30 juin 1893, une nouvelle somme de \$2,000,000 pourrait être dépensée avec profit, dit-on, vu l'importance qu'il y a de terminer le canal le plus tôt possible, car il n'y a présentement qu'une seule écluse pour l'énorme trafic.

Le même rapport et ses annexes constatent que pendant l'exercice clos le 30 juin 1891, le canal a été fermé le 3 décembre 1890 et rouvert le 27 avril 1891, soit ouvert durant 221 jours; qu'il y est passé 9,541 navires portant 8,338,981 tonneaux de fret et 26,226 passagers, le nombre des éclusages étant de 4,614. Les frais net de l'exploitation et de l'entretien du canal pendant l'exercice 1890-91, ont été de \$45,417.66, y compris \$13,046.29 pour réparations.

Un rapport spécial traite des opérations du canal pendant la saison de navigation de 1890. On y voit que dans le cours de cette saison le canal a été ouvert durant 228 jours, que 10,557 navires portant 9,041,213 tonneaux de fret et 24,856 passagers ont passé par 4,970 éclusages, et que la valeur totale du fret était de \$102,214,948.70.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le gouvernement a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description générale au présent rapport. (Voir annexe n° 2, p. 142.)

Ci-suit un court résumé des principaux travaux, en cours d'exécution, se rattachant au plan d'agrandissement des canaux sur toute la ligne de navigation entre les eaux où la marée se fait sentir et le lac Supérieur.

Le plan d'agrandissement comprend des écluses aux dimensions suivantes:—270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large, et une profondeur navigable de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur. Le fond se compose principalement de roche.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, il y a dans le fleuve, une montée d'environ 83 pieds qui est racheté par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges) est en voie de construction sur la rive nord.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obstacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement près de l'extrémité ouest, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux du canal Cornwall sont tous à l'entreprise. Les deux écluses d'aval, etc., ont été terminées en 1882. Les quatre écluses, les déversoirs, etc., sont maintenant à peu près finis. Le creusage du canal proprement dit est à se faire.

Le nombre total des bâtiments enregistrés qui se sont servi du canal pendant la saison a été de 598, dont 369 à vapeur et 229 à voiles. Le plus gros chargement porté par un steamer a été de 2,946 tonneaux, et le plus gros par une barge 3,021 tonneaux. 90 steamers ont porté 2,000 tonneaux et plus, et 21 voiliers 2,000 tonneaux et plus.

La somme totale payée pour fret a été de \$9,472,214.90 ; le nombre total de tonneaux par mille (le nombre de milles parcourus multiplié par le tonnage du fret) a été de 7,207,299,415 ; le coût par mille par tonneau, 1.3. La distance moyenne franchie par le fret a été 797.2 milles. Les principaux articles de fret ont été :—Blé, 16,217,370 boisseaux ; maïs, 1,870,406 boisseaux ; farine, 3,239,104 barils ; houille, 2,176,925 tonneaux ; minéral de fer, 4,774,768 tonneaux (tonneaux de 2,000 lbs). Le rapport dit que le prix moyen du transport par tonneau par mille, y compris les frais aux ports d'arrivée a été, en 1890, de 1.3 millin, contre 1.5 millin en 1888 et 1889, et 2.3 millins en 1887.

Comparaison faite avec la saison de 1889, il y a eu une augmentation dans toutes les catégories de fret, excepté le blé, le grain autre que le blé, fer en gueuse, minéral d'argent et lingots, qui ont accusé une légère diminution.

L'évaluation totale des navires qui se sont servi du canal en 1890 est portée à \$29,635,500, contre \$19,773,950 en 1887.

Il n'y a pas de péage sur ce canal.

Simultanément avec l'agrandissement de ce canal, on a entrepris et on est à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom de chenal du lac Hay, en aval des chutes. On se propose de faire un chenal de 300 pieds de largeur et 20 de profondeur navigable. La nouvelle voie abandonnera le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapide de Sugar-Island) situé à environ 2½ milles en aval du canal, passera dans le lac Hay, et par la voie de Middle-Neebish, se raccordera au chenal actuel, au pied de Sugar-Island, ce qui gagnera une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27) et donnera une voie qui pourra être éclairée de façon à être navigable la nuit, avantage que ne pourrait pas offrir le chenal d'aujourd'hui sans l'emploi d'un grand nombre de feux. Le rapport des ingénieurs déjà cité estime à \$2,659,115 le coût probable de cette entreprise. Au 30 juin 1891, il avait été dépensé \$828,823.08.

Canal de la Pointe Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe Farran, mais les études hydrographiques nécessaires sont terminées.

Canal du Rapide Plat.—Au Rapide Plat l'écluse de prise d'eau est terminée et en usage; les travaux qu'il reste à faire pour compléter l'approfondissement sont à se faire.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Le canal des Galops a $7\frac{1}{2}$ milles de long; il se compose de deux canaux, autrefois séparés—l'Iroquois qui a 3 milles de long et les Galops qui en a $2\frac{1}{4}$; depuis ils ont été réunis en un seul, parce qu'on a constaté qu'il n'y avait pas dans le canal d'Iroquois une profondeur d'eau suffisante sans le volume d'eau fourni par l'autre.

Les rapides qu'on rachète ainsi sont les rapides des Iroquois, de Cardinal et des Galops. Dans ce nombre, ceux des Iroquois et de Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse permettra de passer dans la rivière. A l'exception des relevés préliminaires il n'a encore rien été fait dans le sens de l'approfondir.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le "Rocher Plat," et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Sault Sainte-Marie.—Les travaux sur ce canal se continuent.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.	$8\frac{1}{2}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau {	à 2 écluses 16 "	18 "
		sur les seuils. {	à 3 écluses 9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf.		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils vont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le dernier plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Jacques et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le Saint-Laurent et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le chenal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé pour un espace d'environ 11 milles. Sur les 4 milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits. On a fait du dragage expérimental dans le but de déterminer la nature des matériaux à enlever et la meilleure manière de les enlever.

Le canal a été fermé le 20 novembre 1891 et ouvert le 1er mai 1892.

Deux accidents sont arrivés dans le cours de l'année. Le 20 octobre 1891, la barge *Maggie* est venue heurter le pont de Brewster, l'a déplacé et a causé des dégâts. Le 30 du même mois, les portes inférieures de l'ancienne écluse ont été emportées.

La navigation n'a subi aucun retard par l'un ou l'autre accident.

L'eau a été maintenue à une hauteur satisfaisante pendant toute l'année.

Le rapport de l'ingénieur surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 5 p. 101.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$ 87,852 35
Renouvellements, imputable au revenu.....	27,480 80
Réparations.....	67,499 62
Personnel et entretien.....	52,729 37
Total.....	\$235,561 14

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{4}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	82 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au plafond.....	80 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 “

Ce canal commence sur la rive du Saint-Laurent, à 15 $\frac{1}{2}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1891 et rouvert le 30 avril 1892.

Pas d'accidents ni d'interruption de navigation durant l'année.

On trouvera les détails des réparations à l'annexe 5, p. 101.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$
Renouvellements, imputable au revenu.....	1,696 23
Réparations.....	14,999 80
Personnel et entretien.....	20,050 01
Total..	\$ 36,746 04

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses (trois).....	200 pieds x 55 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval et de l'écluse de prise d'eau.....	270 x 45.
Chute totale des écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
aux deux écluses d'aval.....	14 "
Largeur du canal au plafond (excepté à trois ponceaux).....	* 100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage..

Le canal Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 5 décembre 1891 et rouvert le 1er mai 1892.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées. Il n'est pas arrivé, pendant l'exercice, d'accidents qui aient interrompu la navigation, mais le 3 août 1892, la barge *Toronto*, en remorque, a emporté les portes de l'écluse n° 19, causant un retard de 28 heures.

On a maintenu la navigation d'une manière satisfaisante malgré le bas niveau des eaux au commencement de l'été. (Voir annexe 6, p. 115.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancien canal) ont été terminées en 1882. 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. L'écluse de prise d'eau est aussi terminée et usage.

Les trois écluses qu'il reste à faire sont pratiquement terminées. Le creusement et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Les travaux sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (Voir annexe 6, page 116.)

* NOTE.—Bien que la largeur du plafond soit de 100 pieds, comme il est dit, on doit remarquer que cette largeur est celle du plafond du vieux canal, où ne devait passer que des navires de 9 pieds de tirant.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$398,555 25
Renouvellements, imputable au revenu.....	2,345 26
Réparations.....	9,864 36
Personnel et entretien.....	15,596 66
Total.....	<u>\$426,361 53</u>

CANAUX WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 12 décembre 1891 et rouverts le 20 avril 1892.

Il n'est pas arrivé d'accident sérieux, et on rapporte que la navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante.

Dans le cours de janvier et de février derniers des voies d'eaux se sont faites dans la berge à l'endroit connu sous le nom de "la Jonction." Le tout a été réparé et la berge renforcie.

On trouvera à la page 126 des tableaux où l'on a indiqué la profondeur extrême de l'eau sur les seuils des écluses de ces canaux depuis 1849. (*Voir annexe 6.*)

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$376,545 32
Renouvellements, imputables au revenu.....	797 83
Réparations.....	8,551 32
Personnel et entretien.....	9,458 33
Total.....	<u>\$395,352 80</u>

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1 "
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	4 pieds
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau.....	9 "
Largeur du canal au plafond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

Dans la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas commencé l'agrandissement de ce canal, mais on a fait des relevés hydrographiques et préparé des plans.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal.....	4 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	11½ pieds.
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 canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le rapide Plat. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte 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, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888, et les derniers travaux qui s'y rattachent sont aussi finis. On a adjugé dans le cours du mois de janvier 1891 l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. (*Voir annexe 6 p. 119.*)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.....	7½ milles.
Nombre d'écluses.....	3
Dimension des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluse	15½ pieds.
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 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en novembre 1888. L'écluse de garde et l'écluse d'ascension sont terminées et prêtes à recevoir leurs portes, et les autres travaux sont en bonne voie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de remonter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops. Feu l'ingénieur en chef, qui conçut le projet de cette écluse, le fit dans le but d'offrir une route qui diminuât beaucoup le trafic du canal.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les levées hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

En 1880, on a commencé à creuser un nouveau chenal dans les rapides des Galops, dans le fleuve vis-à-vis le canal, et en 1888 on a fait rapport qu'il était terminé. Le chenal, ainsi amélioré, a environ 3,300 pieds de long sur 200 pieds de large. L'intention du département était d'offrir un passage sûr lorsque l'eau est à un bas niveau dans le fleuve (9 pieds sur les seuils d'écluse à l'entrée d'amont de l'ancien canal des Galops) pour les navires tirant 14 pieds d'eau. On a jugé nécessaire d'allouer une marge nette de 3 pieds sous la quille d'un navire de ce tirant, la profondeur devant être, par conséquent, de 17 pieds d'eau. L'ingénieur chargé de ces travaux a fait rapport que la profondeur de ce chenal est suffisante pour le passage des navires tirant 14 pieds d'eau à ce bas niveau (9 pieds sur les seuils de l'écluse d'entrée d'amont).

Après nouvel examen on a constaté qu'à certains endroits il y a un peu moins de 17 pieds, et dans le cours du dernier exercice un examen et un relevé hydrographiques ont été faits avec soin sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du port de Montréal, à titre d'expert indépendant, ce qui, espère-t-on, permettra d'obtenir des informations très exactes sur la largeur et la profondeur actuelles du chenal. M. Kennedy n'a pas encore fait son rapport.

De gros propulseurs et d'autres vaisseaux tirant plus de 9 pieds d'eau naviguent dans ce nouveau chenal.

Pour compléter parfaitement le projet, il faudra faire quelques travaux de moindre importance pour détourner certains courants contraires dont il faudra reconnaître l'action au moyen d'expériences après le creusement du chenal.

Dans le cours du dernier exercice la ligne du chenal a été indiquée au moyen de bouées.

Dans le cours de l'été dernier on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle "le chenal du nord," à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrirait un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (Voir annexe 6, page 121.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest.....	5 $\frac{1}{2}$ milles.
Largeur au plafond.....	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac.	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de $4\frac{1}{2}$ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de $9\frac{1}{2}$ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'au Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au plafond, et à l'eau basse sa profondeur est de $12\frac{1}{2}$ pieds.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds, aux eaux basses.

Le canal a été fermé à la navigation le 16 décembre 1891 et livré de nouveau à la circulation le 6 avril 1892.

La navigation de ce canal a été maintenue d'une manière satisfaisante et sans accident, malgré le bas niveau persistant du lac Ontario.

Un grand nombre de vaisseaux profitent de ce canal. (Voir annexe 6, p. 123.)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$5,964 22
Renouvellements, imputables au revenu.....	Rien
Réparations.....	3,505 15
Personnel et entretien.....	5,803 48
Total.....	\$15,272 85

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal.....	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).....		2
Nombre d'écluses { d'ascension.....	26	} d'ascension 25 de prise d'eau 1
{ de prise d'eau.....	1	
Dimensions.....	1 écluse 200 x 45 pds.	} 270 pds. x 45 pds.
	1 " 200 x 45 "	
	1 de partage 230 x 45	
	24 écluses 150 x 45	
Chute totale des écluses.....	$326\frac{3}{4}$ pds.	$326\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	$10\frac{1}{2}$ "	14 "

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622	pieds.
“ Du canal à Welland à la rivière, <i>via</i> l'écluse à l'aqueduc.....	300	“
“ De la tranchée de Chipewewa 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	“ 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	“
Chute des écluses.....	7 à 8	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¼	mille.
Nombre d'écluses.....	1	
Dimensions de l'écluse.....	185 x 45	pieds.
Chute totale de l'écluse.....	7½	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11	“

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¼ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 17 décembre 1891 et rouvert le 19 avril 1892.

Dans le cours de l'année le trafic n'a subi aucune interruption importante.

On trouvera à la page 136 des tableaux où sont indiqués, pour chaque mois du dernier exercice, le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie ainsi qu'à Port-Colborne. Le niveau de l'eau a été plus bas l'an dernier que l'année précédente.

Les mois intermédiaires entre août 1891 et mai 1892 font voir que le bas niveau des eaux de l'année précédente s'est continué.

On trouvera dans l'annexe des détails sur les réparations faites. (*Voir annexe 9, p. 134.*)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$29,541 21
Renouvellements, imputables au revenu.....	9,008 80
Réparations	73,771 87
Personnel et entretien.....	104,673 73
Total.....	\$216,995 61

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Sault Sainte-Marie jusqu'à une courte distance du canal du Sault Sainte-Marie. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth, de 390 milles.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunira les lacs Huron et Supérieur.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,500 pieds. Il faudra faire des travaux considérables pour creuser un chenal d'approche aux extrémités d'amont et d'aval. La longueur totale de ce canal et de ses approches sera d'environ 18,100.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été accordés comme suit: Pour l'entrée d'aval, la jetée et le phare, le 30 janvier 1889; pour l'entrée d'amont, la jetée et le phare, le 26 mars 1889; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de 16½ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée.

Les plans furent subséquemment modifiés en vue des fortes représentations qui ont été faites pour demander de plus grandes dimensions, et l'on porta la longueur de la chambre de l'écluse à 650 pieds et la largeur à 100 pieds, la largeur des portes restant à 60 pieds, et la profondeur d'eau sur les seuils à l'extrême niveau bas fut portée à 19 pieds. Ce niveau, bien que calculé sur une base différente (bas niveau extrême au lieu de niveau "moyen" de l'eau), équivaldra à la profondeur de 21 pieds de la nouvelle écluse américaine en voie de construction.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs de 320 pieds de long et deux du type du canal Welland de 255 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, à travers les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le 8 novembre 1892, une convention a été faite par laquelle les travaux doivent être poussés de manière à mettre le canal prêt pour le 1er juillet 1894.

Le canal proprement dit aura une largeur de 152 pieds au niveau d'eau basse et au plafond une largeur de 145 pieds. La profondeur suffira à la navigation, au niveau moyen de l'eau, des navires tirant 20 pieds d'eau.

On trouvera dans les annexes les détails de ces travaux. (*Voir annexe 12, p. 142.*)*

Les dépenses faites au compte de ces travaux, dans le cours du dernier exercice se sont élevées à \$341,474.31, soit un total de dépenses, au 30 juin 1892, de \$886,492.55. Depuis cette date et à venir au 31 décembre 1892, on a dépensé une autre somme de \$296,274.88, soit un total de dépenses de \$1,182,767.43.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245 $\frac{1}{2}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne;	}	Canaux de l'Ottawa.
Le canal Carillon;		
do Grenville;		
do Rideau.		

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.....	8 $\frac{1}{2}$	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne.....	15	23 $\frac{1}{2}$
Ecluse Sainte-Anne et jetées.....	$\frac{1}{8}$	23 $\frac{3}{8}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon.....	27	50 $\frac{1}{8}$
Canal Carillon.....	$\frac{3}{4}$	51 $\frac{1}{4}$
Du canal Carillon au canal Grenville.....	6 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{5}{8}$
Canal Grenville.....	$\frac{3}{4}$	63 $\frac{1}{4}$
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau.....	56	119 $\frac{1}{4}$
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.....	126 $\frac{1}{4}$	245 $\frac{1}{2}$

* Pour renseignements relatifs au nouveau canal américain, voir page 74 du présent rapport.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	$\frac{1}{2}$ mille.	$\frac{1}{2}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1	1
Dimensions de l'écluse.....	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, 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 Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 26 novembre 1891, cette écluse était rouverte le 25 avril 1892.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

Les travaux de consolidation de l'ancienne jetée du chemin de fer Grand-Tronc à cet endroit ont été terminés.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Annexe 7, page 127.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$	
Renouvellements, imputables au revenu.....		25,471 61
Réparations.....		1,666 21
Personnel et entretien.....		2,571 28
Total.....	\$	29,709 10

CANAL CARILLON.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermée le 28 novembre 1891, ce canal était rouvert le 30 avril 1892. (Voir annexe 7, p. 128.)

Par la construction du barrage Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

Dans le cours du dernier exercice des mesures ont été prises pour réparer et renforcer cette construction importante, travaux pour lesquels le parlement a voté un crédit de \$15,000 à la dernière session.

A partir de la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville il y a un espace navigable de 5 $\frac{1}{2}$ milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal.....	5 $\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.....	5
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	43 $\frac{3}{4}$ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au fond.....	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	50 à 80 "

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Sault, est à environ 56 de la cité d'Ottawa.

Le canal a été fermé le 28 novembre 1891, et rouvert le 30 avril 1892. (Voir annexe 7, page 128.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, de Carillon et de Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$34,585 64
Renouvellements, imputables au revenu.....	15,036 48
Réparations.....	8,620 15
Personnel et entretien.....	17,458 69
Total.....	<u>\$75,700 96</u>

HAUT DE L'OTTAWA.

ECLUSES ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	18 à 20 "
Profondeur de l'eau sur les seuils.....	5 "
Longueur collective des digues.....	625 "

Depuis le canal Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides:

La Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à l'Islet, rachètent les rapides de la Culbute et de l'Islet, sur le chenal nord de l'Ottawa.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en noyant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Il y a une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute.

Vu que les écluses de ce canal, qui ont été construites en bois, sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889 décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel, à l'exception de certaines saisons, est suffisant pour la navigation. Les digues n'ont pas encore été enlevées. (*Voir annexe 7, p 128.*)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable sur le capital.....	Rien.
Renouvellements, imputables sur le revenu	\$1,546 25
Réparations	Rien.
Personnel et entretien.....	736 00
Total.....	\$2,282 25

On trouvera à l'annexe 7, page 129, les tableaux qui indiquent la profondeur de l'eau aux diverses écluses, sur la rivière Ottawa.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126½ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	{ 35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux.....446½	{ 282½ d'ascension et 164 de chute. } durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.
Largeur du canal au fond.....	{ 60 " dans la terre.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 54 " dans le roc. 80 " dans la terre.

Canal Perth.

Longueur du canal.....	6 milles.
Nombre d'écluses.....	2 "
Dimensions des écluses ..	134 pieds x 32 pieds.
Chute totale.....	26 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 " 6 pouces.
Longueur du barrage.....	200 "
Largeur du canal au plafond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 40 " dans le roc. 64 " dans l'argile.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiqués les sources d'alimentation :

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataragoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 28 et aux Moulins de Kingston le 30 novembre 1891. Elle a recommencé à Ottawa le 2 mai et aux Moulins de Kingston le 1er mai 1892.

L'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et des autres travaux exécutés. (Voir annexe 10, p. 137.)

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	\$29,771 65
Renouvellements, imputables au revenu	31,363 23
Réparations.....	21,507 16
Personnel et entretien.....	35,500 82
Total.....	\$118,142 86

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La 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. De la frontière à New-York la distance 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'église Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	5 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 “ à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est....	300 “
“ “ ouest ..	690 “

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1891 et rouverte le 2 mai 1892.

Il n'y a eu aucun accident ni retard pendant l'année. (Voir annexe 5, p. 104.)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$
Renouvellements, imputables au revenu.....	3,585 34
Réparations.....	1,944 33
Personnel et entretien.....	2,168 44
	<hr/>
	\$ 7,698 11

CANAL CHAMBLY

Longueur du canal.....	12 milles.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses :—	
Écluse de prise d'eau n ^o 1, à Saint-Jean.....	122 pieds
“ d'ascension 2.....	124 “
“ “ 3, 4, 5, 6.....	118 “
“ “ 7, 8, 9, écluses accolées.....	125 “
Ascension totale par les écluses.....	74 “
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	7 “
Largeur du canal au plafond.....	36 “
do à la surface.....	60 “

} De 22 $\frac{1}{2}$ à 24 pieds de large.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert le 2 mai 1892.

Un retard d'une demi-journée est survenu le 2 mai, amené par la nécessité de fermer deux légères voies d'eau. A part cela il n'y a pas eu d'accident et la navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice (*Voir annexe 5, p. 102.*)

Ces travaux se composent de la reconstruction de certaines écluses et de l'installation d'appareils d'éclairage à l'électricité en sus de ceux qui existaient déjà.

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction imputable au capital.....	\$ Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	38,353 99
Réparations.....	12,976 48
Personnel et entretien.....	19,665 22
Total.....	\$ 70,995 69

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 lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi 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 165 milles de Trenton; partant du lac Balsam; elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et 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 Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley...		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	<u>132¼</u>	<u>32¾</u>
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog.....		<u>27½</u>

Voici la liste des ouvrages, —

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapide de Chisholm.

	Distance en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume, sous le con- trôle du département des travaux publics.....	28½
---	-----

Campbellford.

Estacades conductrices, sous le contrôle du département des travaux publics.....	34¾
---	-----

Chutes du Milieu.

Les constructions sont deux barrages et deux glissoirs, sous le contrôle du département des travaux publics.....	37¾
---	-----

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt, sous le contrôle du département des travaux publics	38
---	----

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir, sous le contrôle du département des travaux publics.....	42¾
--	-----

Hastings, Rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.....	56½
--	-----

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal	92¾
--	-----

Peterboro'.

Trois piliers et une estacade.....	94
------------------------------------	----

Lakefield.

Un barrage et un quai.....	103½
----------------------------	------

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Lac Katchawannoe.

Une estacade de 4 milles de longueur, qui sépare le chenal de la navigation de celui du flottage (sous le contrôle du département des travaux publics).

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage..... 108½

Burleigh.

Glissoirs, 3 barrages, 2 écluses (neuves)..... 118

Rapides de Lovesick.

Une écluse et 4 barrages..... 119½

Rapides de Buckhorn.

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, Buckhorn (Ball) et Chemong. Une écluse et un glissoir..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénélon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves)..... 154¾

Rosedale.

Une écluse, entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam..... 162¾

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Une écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pouces d'eau sur les seuils 161¼

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog 190

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête des réseaux, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ 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 se composent de trois écluses d'ascension et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit.

A Bobcaygeon, $15\frac{3}{4}$ milles des rapides Buckhorn, le nouveau barrage de 553 pieds de longueur remplace les deux vieux barrages. Par ces travaux le niveau de l'eau est réglé jusqu'au chutes Fénélon.

Aux chutes Fénélon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885. Le chenal en amont des chutes a été débarrassé des roches qui l'encombraient.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur.....	134 pieds
Largeur.....	33 “
Hauteur d'eau sur les seuils.....	5 “

Par suite de l'abandon des barrages construits par les marchands de bois dont les opérations ont cessé dans la région du nord, l'eau que devrait contenir les réservoirs en amont, s'échappe, et l'été dernier, qui a été très sec, l'eau est tombée beaucoup ou-dessous du niveau moyen.

Le trafic accuse une augmentation persistante. La navigation s'est fermée le 20 novembre 1891 et rouverte le 21 avril 1892.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites. (Annexe 11, p. 40.)

Les dépenses faites sur ce revenu de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$4,457 28
Renouvellements, imputables au revenu.....	6,506 97
Réparations.....	4,721 85
Personnel et entretien.....	3,695 85
Total.....	<u>\$19,381 95</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal.....	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau.....	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.....	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 20 janvier et rouverte le 1er avril 1892.

La description de certaines réparations et améliorations se trouvera dans les annexes. (Annexe 13, p. 147.)

Les dépenses faites sur le revenu des canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$ 14,387 00
Renouvellements, imputables au revenu.....	30,936 82
Réparations.....	1,461 24
Personnel et entretien.....	3,007 70
Total.....	<u>\$ 49,792 76</u>

CANAL DE SOULANGES.

La question des moyens à adopter pour obtenir entre les lacs Saint-Louis et Saint-François de plus grandes facilités de communication par canaux, et, partant, pour exécuter le projet d'agrandissement de canal, est une question qui est à l'étude depuis 1872, vu qu'il fallait choisir entre l'agrandissement du canal de Beauharnois qui existe aujourd'hui sur la rive sud du Saint-Laurent et qui rachète les rapides, la construction d'un nouveau canal du côté sud, et la construction d'un canal du côté nord du fleuve. Un rapport fait à la Chambre des Communes en 1891 contient les divers rapports d'ingénieurs et autres qui ont trait aux différents projets suggérés.

Finalement, il fut décidé par un arrêt du conseil du 7 février 1871 de construire le nouveau canal du côté nord du fleuve, et d'adopter une ligne s'étendant, en amont, de la pointe des Cascades jusqu'à la pointe de Macdonald, près de Coteau Landing. Ce projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension, surmontant une chute d'eau de 82½ pieds. Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf. Les dimensions des écluses seront celles du système agrandi, savoir: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau sur le seuil, 14

pieds. Le coût estimatif des travaux est de \$4,750,000. On adoptera les systèmes les plus récents et les plus améliorés de construction et d'exploitation afin d'assurer la rapidité des parcours et le moins de frais possibles d'entretien.

Les travaux ont été divisés en 13 sections, dont huit ont été données à l'entreprise ; ce qui embrasse l'exécution des travaux les plus importants à faire, à l'exception d'une écluse, et ce qui représente environ 75 pour 100 du coût estimatif total du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. (*Voir annexe 8, page 131.*)

Les dépenses faites au compte de ces travaux, pendant le dernier exercice, ont été de \$54,235.76. Depuis il a été payé, à venir au 31 décembre 1892, une autre somme de \$64,425.67, soit un total de paiements de \$118,661.43.

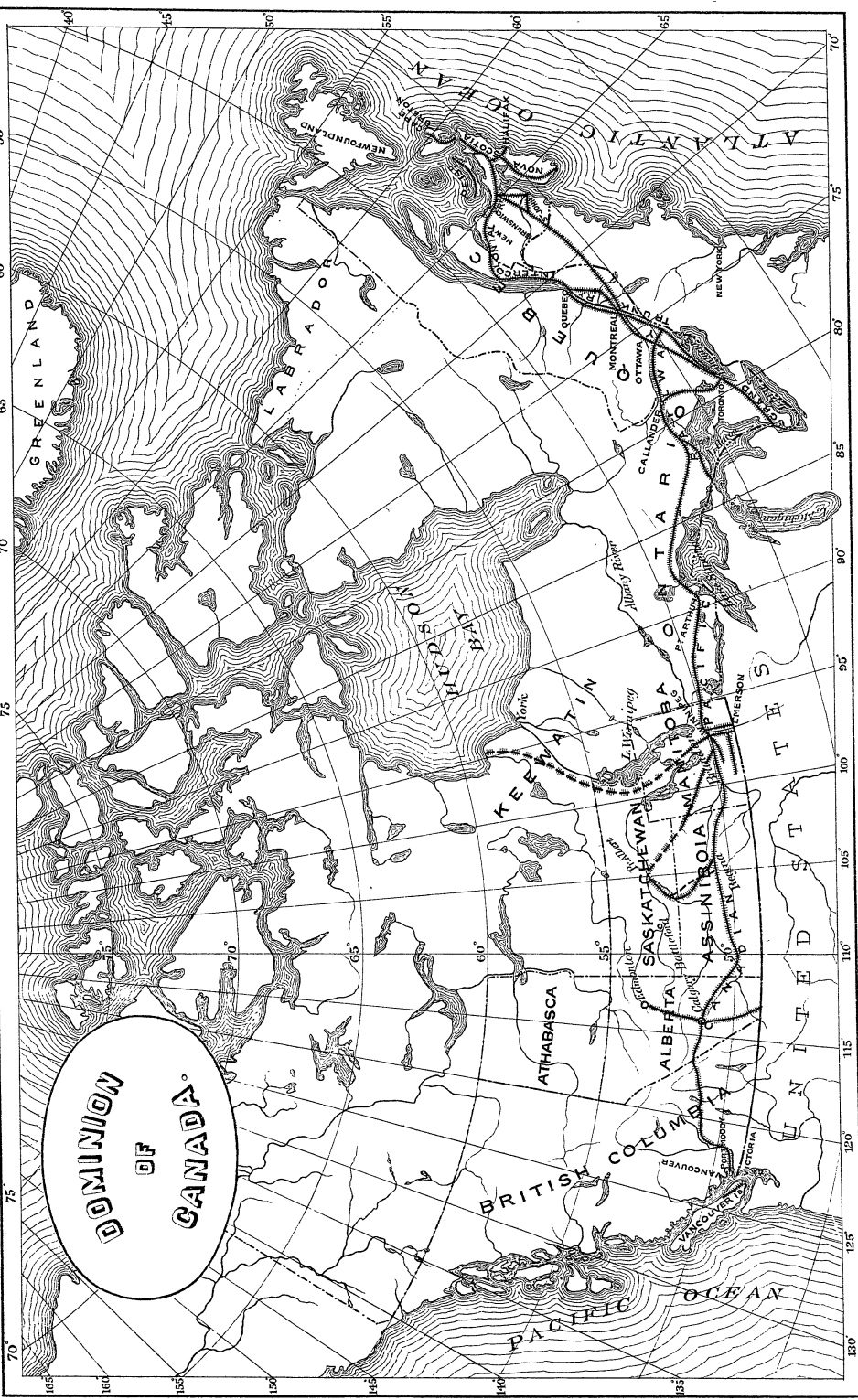
J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Votre très obéissant serviteur,

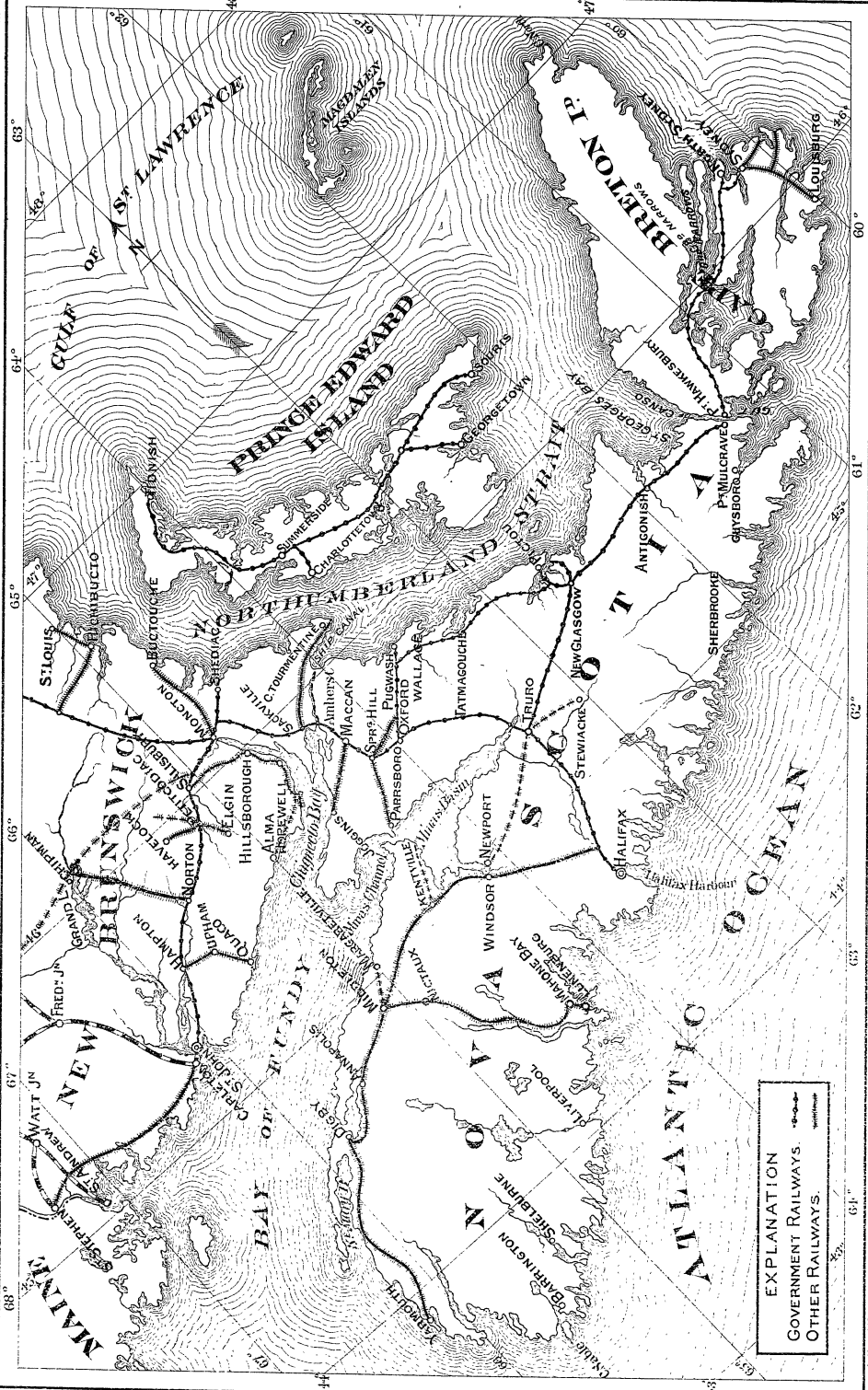
JOHN HAGGART,

Ministre des chemins de fer et canaux.

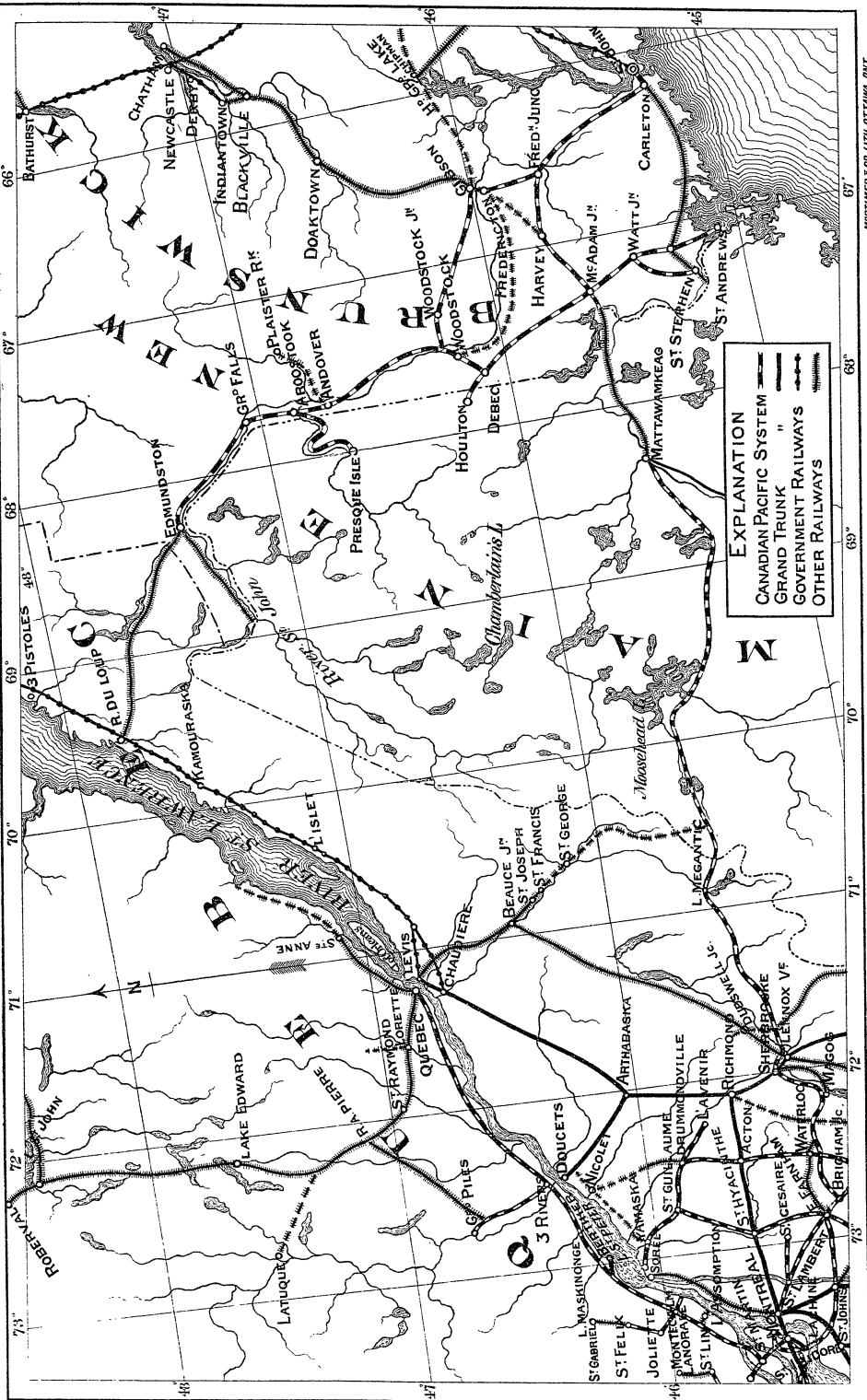
31 décembre 1892.



**DOMINION
OF
CANADA**

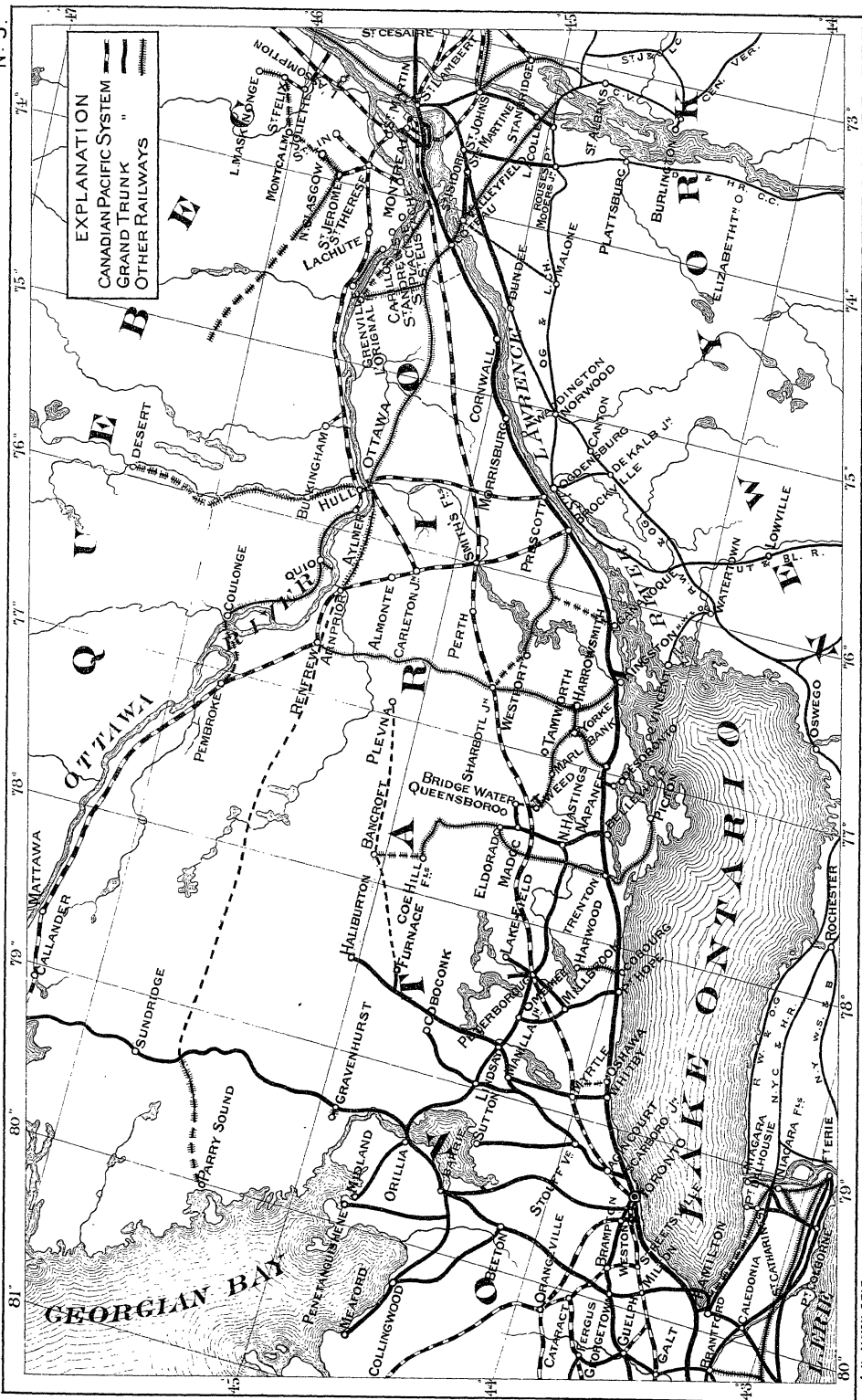


EXPLANATION
 GOVERNMENT RAILWAYS.
 OTHER RAILWAYS.

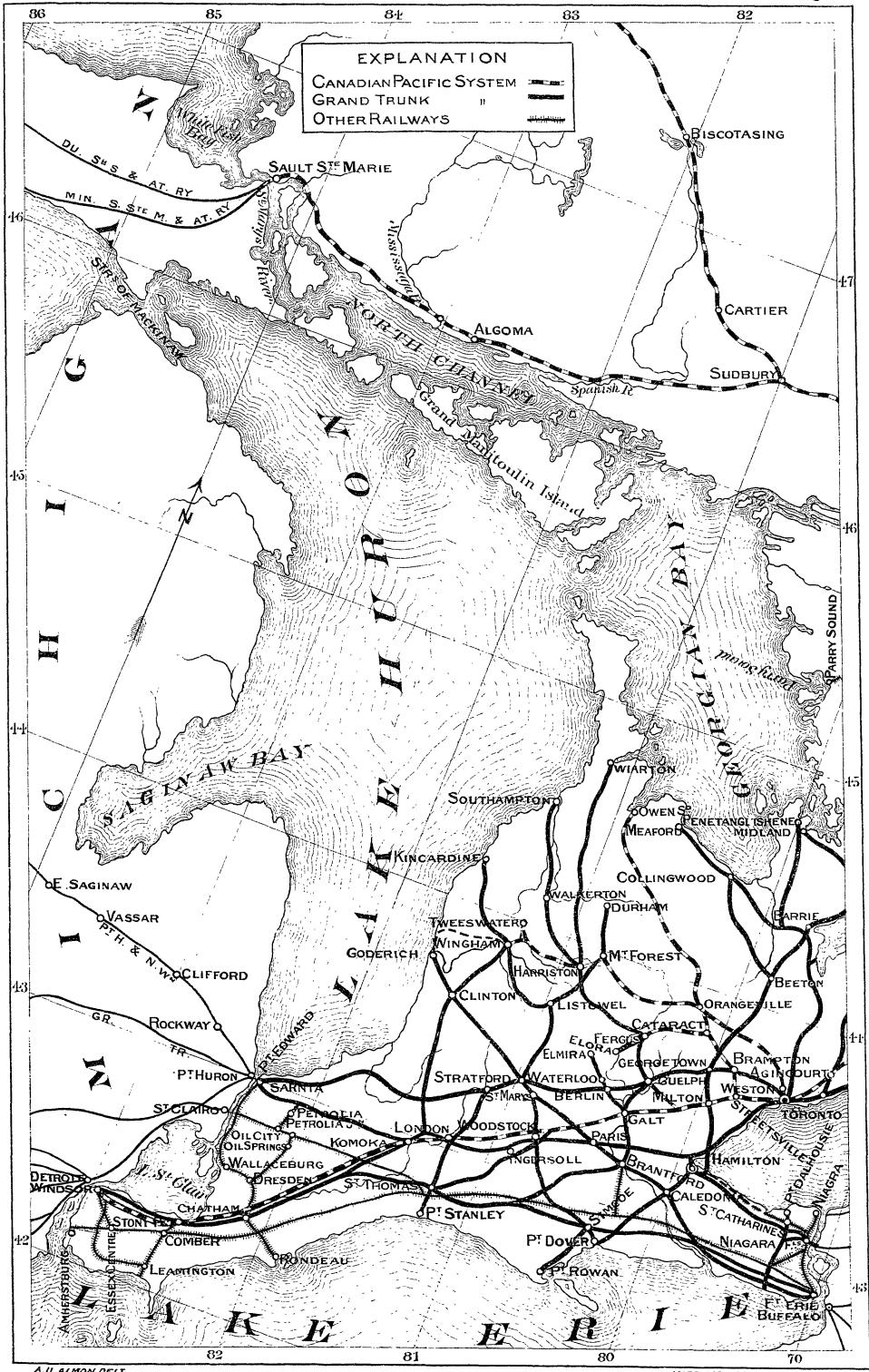


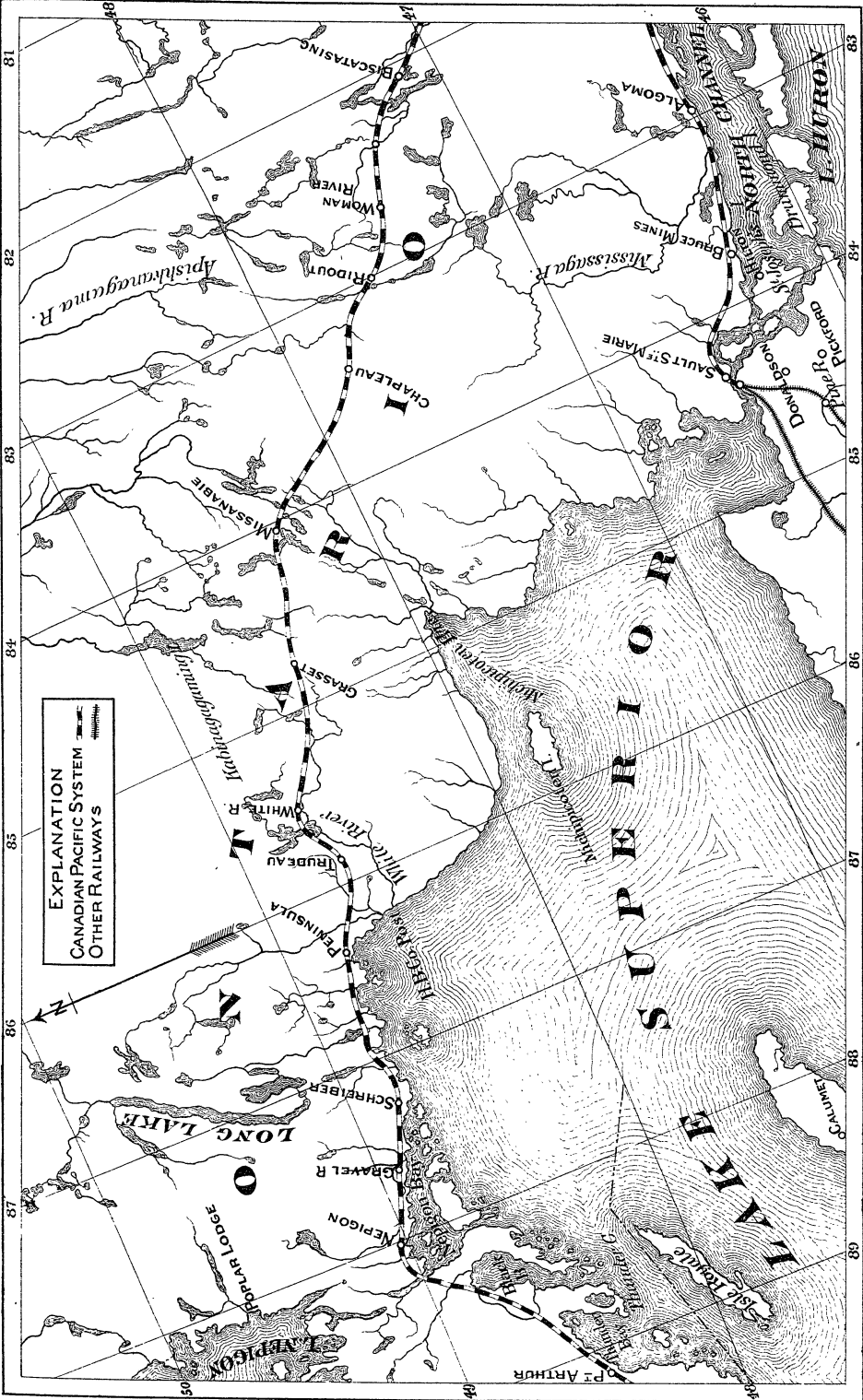
EXPLANATION

- +—+— CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- - - - - GRAND TRUNK
- +—+— GOVERNMENT RAILWAYS
- +—+— OTHER RAILWAYS

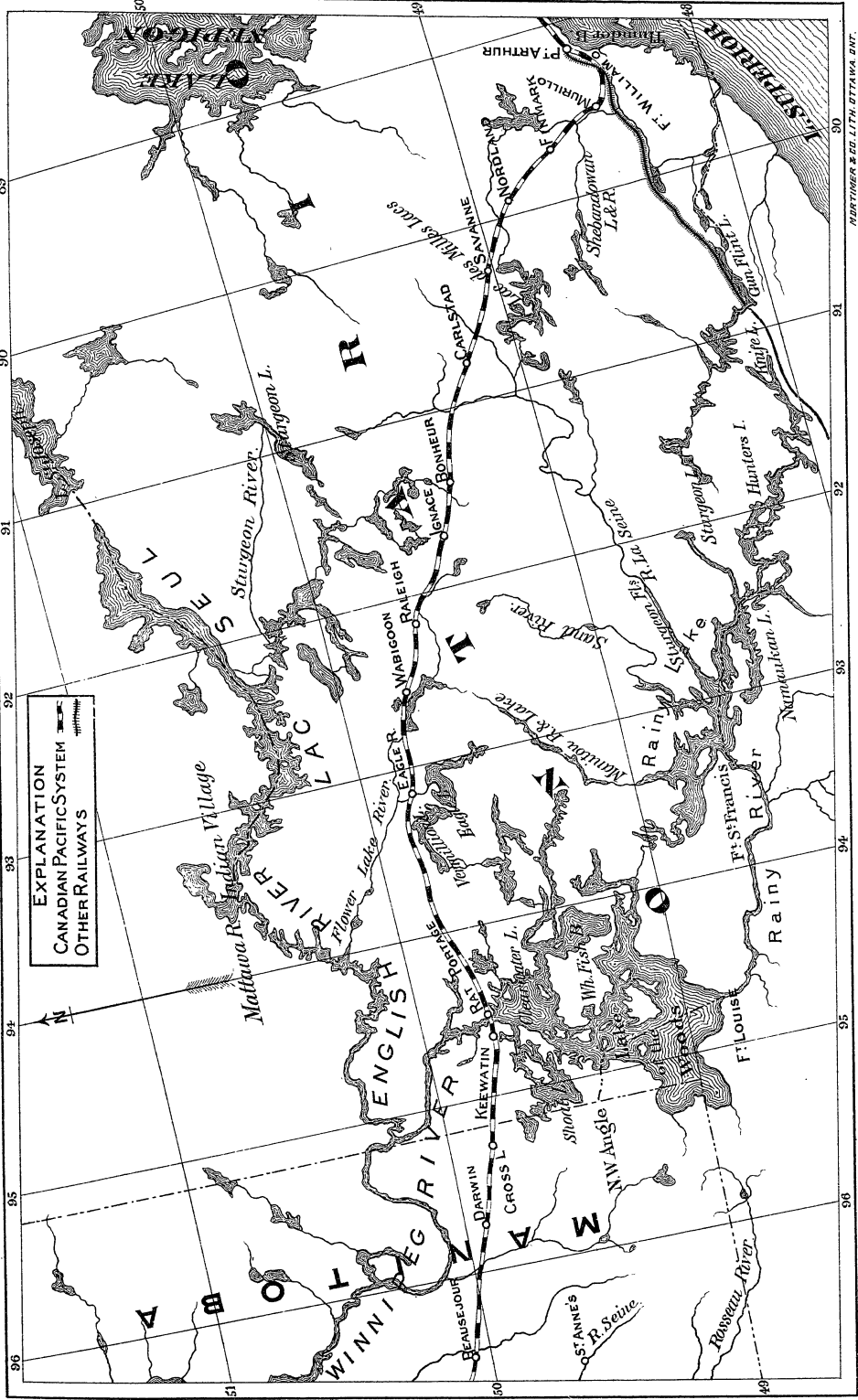


EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 GRAND TRUNK
 OTHER RAILWAYS

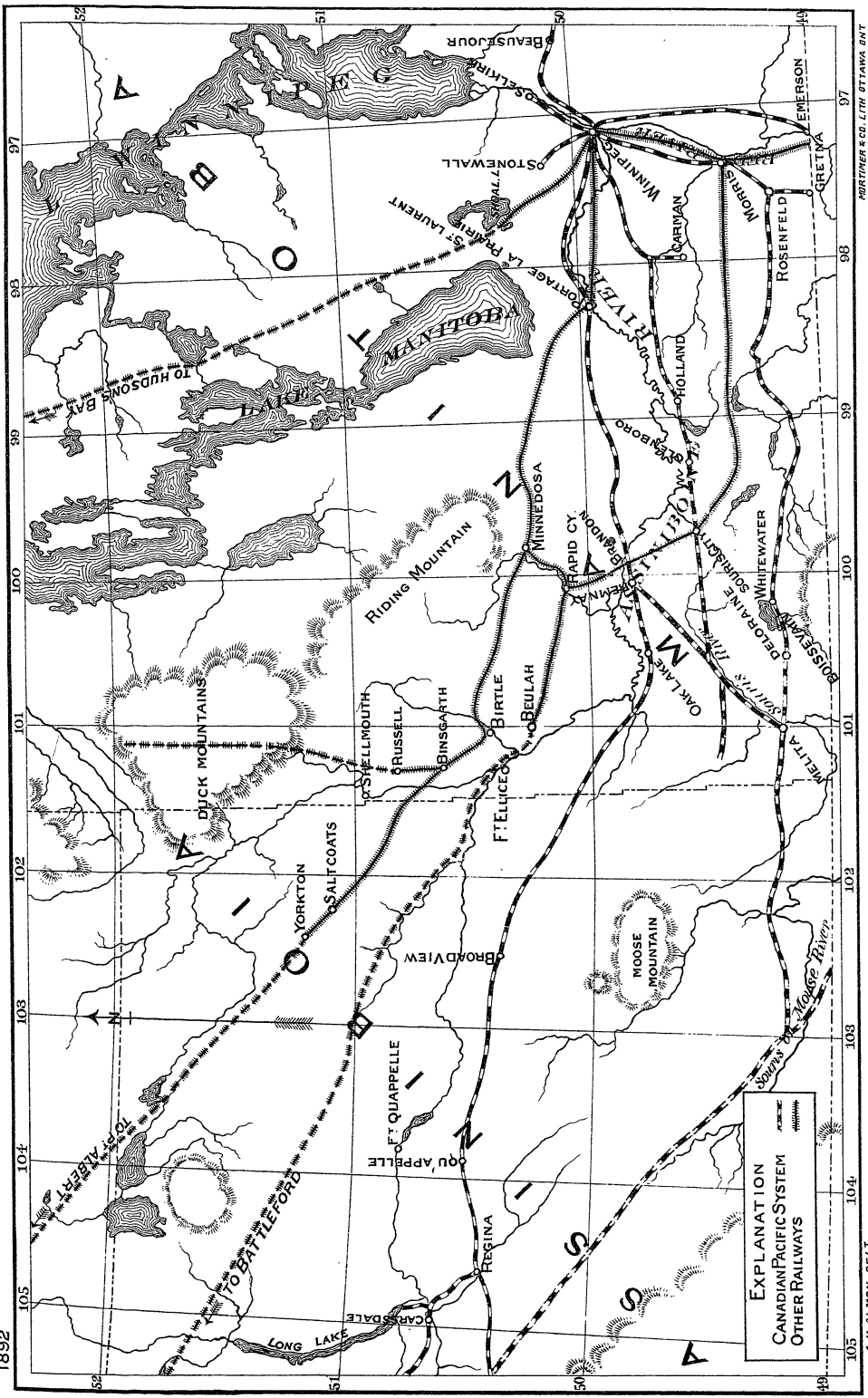


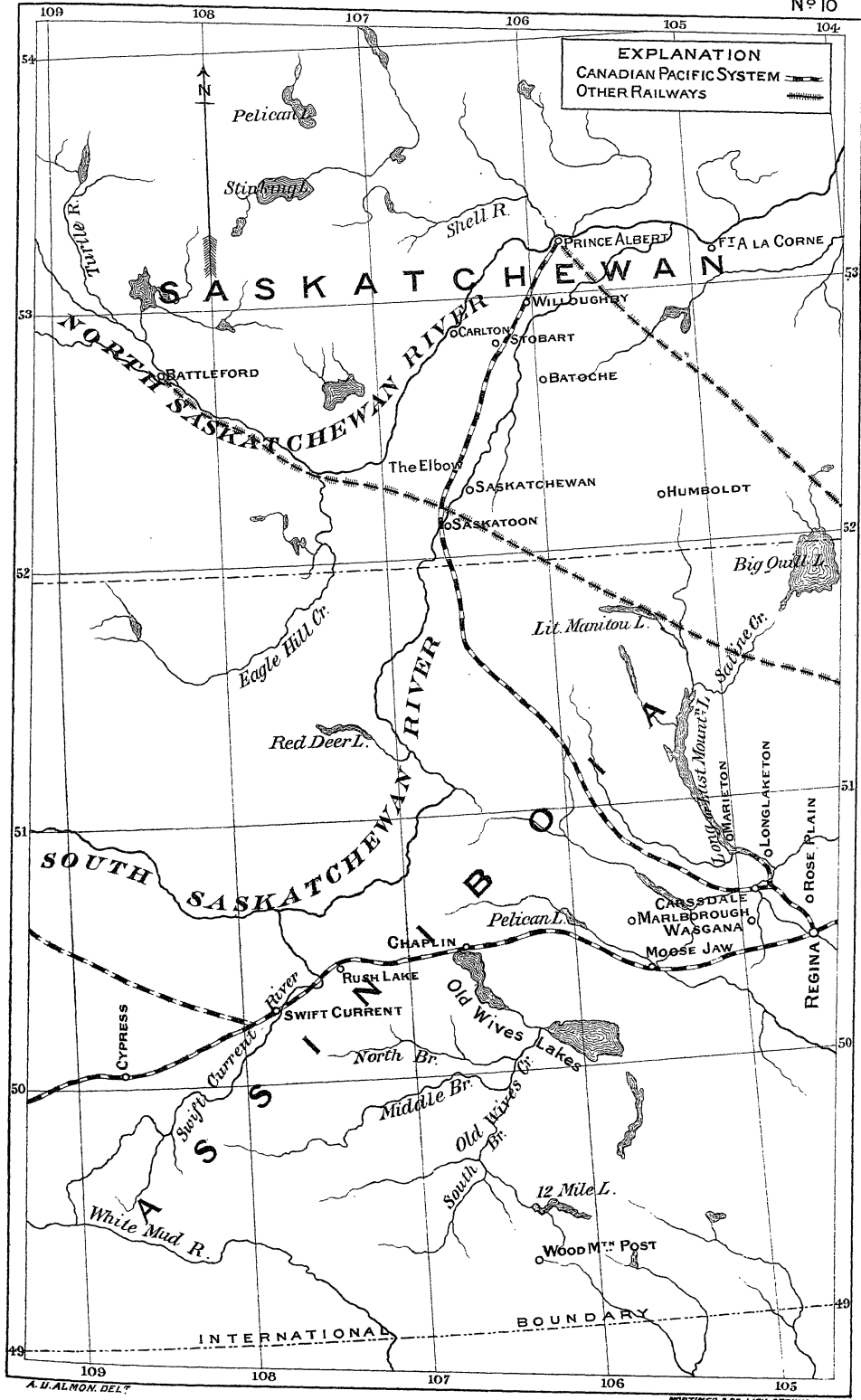


EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS



EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS



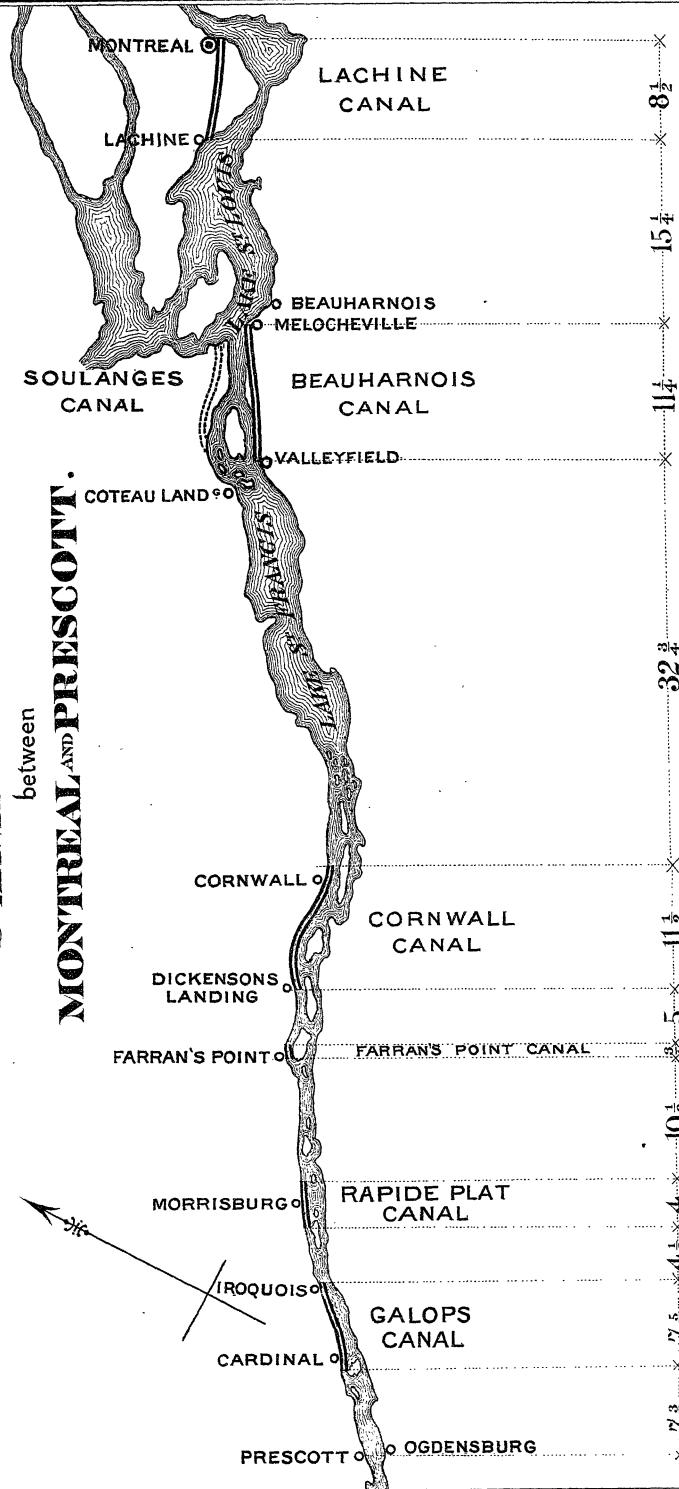


DIAGRAM

Showing the Canals on the
S^T LAWRENCE RIVER.

between

MONTREAL AND PRESCOTT.



\times 7 $\frac{3}{8}$ \times 7 $\frac{3}{8}$ \times 4 $\frac{1}{2}$ \times 4 \times 10 $\frac{1}{2}$ \times 5 \times 11 $\frac{1}{2}$ \times 32 $\frac{3}{4}$ \times 11 $\frac{1}{4}$ \times 15 $\frac{1}{4}$ \times 8 $\frac{1}{2}$

Total Canal Navigation . . . 48 $\frac{5}{8}$ Miles
 " River " . . . 75 $\frac{3}{8}$ " "
 " Prescott to Montreal . . . 719 " "

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

 ANNEXE N^o I.

 ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,
 Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Désignation des travaux.	Construction.		Réparations.		Personnel et entretien.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX.						
Beauharnois—Revenu.....	1,696	23	14,999	80	20,050	01
Carillon—Revenu.....	15,001	48				
Grenville—Capital.....	34,585	64				
Carillon et Grenville—Revenu.....	35	00	8,620	15	17,458	69
Chambly—Revenu.....	38,353	99	12,976	48	19,665	22
Cornwall—Capital.....	398,555	25	9,864	36	15,596	66
do —Revenu.....	2,345	26				
Culbute—Revenu.....	1,546	25			736	00
Lachine—Capital.....	87,852	35	67,499	62	52,729	37
do —Revenu.....	27,480	80				
Murray—Capital.....	5,964	22	3,505	15	5,803	48
Rideau—Revenu.....	31,363	23	21,507	16	35,500	82
Sainte-Anne—Revenu.....	25,471	61	1,666	21	2,571	28
Sair Laurent—Capital.....	59,779	31				
Sair Ours—Revenu.....	3,585	34	1,944	33	2,168	44
Sain. Pierre—Capital.....	14,387	00	1,461	24	3,007	70
do —Revenu.....	30,934	82				
Sault Sainte-Marie—Capital.....	341,474	31				
Soulanges—Capital.....	54,235	76				
Tay—Capital.....	29,771	65				
Trent—Capital.....	4,457	28	4,721	85	3,695	85
do —Revenu.....	6,506	97				
Welland—Capital.....	29,541	21	73,771	87	104,673	73
do —Revenu.....	9,008	80				
Williamsburg—Capital.....	376,545	32	8,551	32	9,458	33
do —Revenu.....	797	83				
Arbitrages et jugements—Revenu.....	105	20				
Levées hydrographiques—Revenu.....	6,359	29				
Gratification telle que votée à Philip Stafford.....	76	00				
Divers personnel.....					2,539	42
Dragueur.....			3,399	43		
do "Rideau" ouvrage.....			5,311	71		
Ouvrage du dimanche.....					11,604	30
Appointements et dépenses imprévues, enpl. du canal.....					42,219	21
Total, canaux.....	1,637,819	40	239,800	68	349,478	51
CHEMINS DE FER.						
Pacifique Canadien.....	66,211	39				
Intercolonial.....	171,536	65			3,439,377	02
Ile du Prince-Edouard.....	8,300	49			289,706	38
Cap-Breton.....	99,936	96				
Oxford et New-Glasgow.....	48,745	23				
Annapolis et Digby.....	26,129	89				
Levées topographiques—Revenu.....	15,191	11				
do Estimation du coût d'un tunnel, Ile du Prince-Edouard.....	1,650	28				
Subventions.....	1,061,615	93				
Statistique—Revenu.....	2,221	12				
Embranchement de Windsor.....					19,514	37
Total, chemins de fer.....	1,501,539	05			3,748,597	77
Total, chemins de fer et canaux.....	3,139,358	45	239,800	68	4,098,076	28

Total de la somme dépensée.....\$7,477,235 41

 LEONARD SHANNON,
 MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

ANNEXE N^o 2.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1892.

CANAL SAINT-PIERRE.

	Exercice terminé le 30 juin	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		156,523 32			
do depuis do	1868	21,519 72			
do do do	1869	70,719 80			
do do do	1870		46,193 57		
do do do	1871			225 36	555 78
do do do	1872			280 00	6,122 07
do do do	1873			343 32	6,539 58
do do do	1874			725 93	1,558 57
do do do	1875	20 97		560 00	889 35
do do do	1876	11,125 00		641 55	
do do do	1877	63,330 18		600 00	17 45
do do do	1878	26,511 51		600 00	
do do do	1879	107,337 75		631 50	
do do do	1880	80,120 54		400 00	
do do do	1881	69,434 76		959 58	
do do do	1882	484 00		1,920 54	200 63
do do do	1883			2,089 19	232 42
do do do	1884	2,471 40		2,601 47	367 85
do do do	1885	16,820 15		1,929 11	183 11
do do do	1886	2,316 85		2,360 67	297 81
do do do	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do	1888			3,217 77	1,588 40
do do do	1889		500 00	3,085 29	353 38
do do do	1890			3,110 15	255 34
do do do	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
do do do	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
Total		645,183 35	78,890 92	35,321 56	21,278 23

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉES HYDROGRAPHIQUES.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
Total.....			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépendé par le gouvernement impérial.....		40,000 00			
do do depuis do	1868	2,547,532 85			
do do do do	1869	2,000 00	1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do do	1870			14,209 02	12,085 84
do do do do	1871		12,231 40	15,834 49	13,302 39
do do do do	1872	36,708 15		17,478 52	15,093 25
do do do do	1873	7,824 28	35,158 21	16,076 93	12,334 69
do do do do	1874	158,618 35		23,601 03	34,300 60
do do do do	1875	197,420 52		25,811 07	22,828 66
do do do do	1876	327,769 39		28,592 01	30,057 34
do do do do	1877	1,439,375 73		33,797 73	29,103 65
do do do do	1878	1,484,619 63		33,148 86	19,824 33
do do do do	1879	958,053 30		39,062 97	13,646 41
do do do do	1880	369,566 74		42,338 84	12,400 78
do do do do	1881	292,165 51		38,590 90	10,223 62
do do do do	1882	252,821 33	2,978 66	39,027 99	19,888 33
do do do do	1883	396,496 96	1,859 68	41,158 90	17,116 46
do do do do	1884	188,266 18		45,554 91	18,199 59
do do do do	1885	111,215 23		48,624 51	19,683 24
do do do do	1886	210,509 42		49,004 85	20,199 78
do do do do	1887	28,772 52	12,981 59	50,969 10	19,199 18
do do do do	1888	19,414 34	7,996 38	53,113 97	22,567 81
do do do do	1889	76,032 96	972 71	52,229 61	19,999 64
do do do do	1890	7,448 03	8,238 46	54,110 67	22,957 71
do do do do	1891	217 53	16,555 75	53,114 34	22,999 38
do do do do	1892	87,852 35	27,480 80	50,721 69	36,292 98
Total		9,240,701 30	127,906 34	853,004 33	542,236 79

CANAL BEAUHARNOIS.

Dépendé par le gouv. avant la confédération.....		1,611,424 11			
do do depuis do	1868		63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do do	1869		55 00	9,626 99	6,498 57
do do do do	1870		27 50	10,117 57	6,384 81
do do do do	1871			12,316 53	5,722 36
do do do do	1872		27 50	11,792 46	15,733 88
do do do do	1873		5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do do	1874		26 00	15,392 51	10,990 56
do do do do	1875		36 00	14,399 32	12,253 01
do do do do	1876			14,465 86	17,170 83
do do do do	1877			14,377 63	15,207 36
do do do do	1878			14,383 37	9,861 05
do do do do	1879			15,015 86	10,370 71
do do do do	1880	266 15		15,362 61	8,997 34
do do do do	1881			17,659 93	10,770 67
do do do do	1882			18,804 53	20,813 86
do do do do	1883			18,287 77	15,826 71
do do do do	1884		6,727 44	19,107 38	16,232 61
do do do do	1885		3,277 98	18,960 40	14,637 70
do do do do	1886		7,999 79	19,228 90	14,356 00
do do do do	1887		8,491 80	18,867 45	14,999 88
do do do do	1888		3,633 57	19,325 05	14,285 98
do do do do	1889		14,411 97	20,019 11	14,982 54
do do do do	1890		10,993 52	19,847 42	14,999 20
do do do do	1891		17,085 68	18,886 86	12,537 39
do do do do	1892		1,696 23	20,050 01	14,999 80
Total		1,611,690 26	142,806 23	397,856 24	314,731 36

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments. imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		1,933,152 69			
do depuis do	1868		2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do	1869	10,692 04		10,347 91	3,859 14
do do do	1870		17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do	1871		7 50	11,848 39	8,891 61
do do do	1872		10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do	1873		1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do	1874			13,405 20	7,610 70
do do do	1875	1,780 00		13,351 91	7,097 34
do do do	1876			13,320 61	6,423 67
do do do	1877	49,211 37		13,375 70	6,440 54
do do do	1878	145,015 45		13,825 50	4,935 21
do do do	1879	143,092 05		13,817 96	4,983 15
do do do	1880	109,454 95		14,440 38	9,735 76
do do do	1881	53,948 14		15,173 60	5,524 10
do do do	1882	44,587 61		15,052 20	6,634 62
do do do	1883	21,728 93		18,283 67	8,361 71
do do do	1884	23,018 13		18,475 48	9,007 73
do do do	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do	1887	46,966 43		17,520 54	12,100 29
do do do	1888	67,945 74		16,938 54	13,942 64
do do do	1889	163,993 85		17,890 55	58,205 26
do do do	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
do do do	1891	599,001 85	1,459 98	16,077 72	9,830 05
do do do	1892	398,555 25	2,345 26	15,596 66	9,864 36
Total.....		4,297,038 22	60,650 66	363,038 90	261,958 35

CANAUX WILLIAMSBURG.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération		1,320,655 54			
do depuis do	1868			5,745 97	6,442 41
do do do	1869			5,769 81	5,670 88
do do do	1870			5,573 13	6,546 16
do do do	1871			6,382 17	5,308 41
do do do	1872		1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do	1873			6,424 49	7,347 75
do do do	1874			6,887 19	7,395 92
do do do	1875			6,547 62	4,110 29
do do do	1876			7,418 39	11,690 98
do do do	1877			7,388 08	10,053 61
do do do	1878			7,430 11	4,449 78
do do do	1879			7,517 20	3,549 71
do do do	1880			7,590 15	3,999 77
do do do	1881			7,572 35	5,020 73
do do do	1882			7,589 44	7,447 69
do do do	1883			7,423 48	7,299 39
do do do	1884	13 19		7,757 04	7,349 37
do do do	1885	2,473 44		7,696 67	8,198 03
do do do	1886	103,237 12		7,671 54	7,847 05
do do do	1887	149,835 71		7,635 54	7,904 76
do do do	1888	115,853 00		7,646 79	8,190 13
do do do	1889	70,128 29	1,613 67	7,485 28	8,794 61
do do do	1889	59,867 26		8,954 53	8,191 69
do do do	1890	139,078 37		8,678 25	7,987 40
do do do	1891	230,670 60		9,458 33	8,551 32
do do do	1892	376,545 32	797 83		
Total.....		2,568,357 84	3,488 50	181,756 49	172,577 91

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉES HYDROGRAPHIQUES, Etc.

				Exercice ter- miné le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
					\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....					18,442 85	98,378 46
do	depuis	do	.....	1868		
do	do	do	.....	1869		
do	do	do	.....	1870		
do	do	do	.....	1871		
do	do	do	.....	1872		
do	do	do	.....	1873	33,241 69	
do	do	do	.....	1874	26,541 30	
do	do	do	.....	1875	20,611 36	
do	do	do	.....	1876	50,215 47	
do	do	do	.....	1877	47,377 31	
do	do	do	.....	1878	5,570 46	
do	do	do	.....	1879	9,265 77	
do	do	do	.....	1880	9,214 56	
do	do	do	.....	1881	6,927 96	
do	do	do	.....	1882	28,933 45	
do	do	do	.....	1883	44,874 31	
do	do	do	.....	1884	89,846 03	
do	do	do	.....	1885	115,110 17	
do	do	do	.....	1886	116,051 73	
do	do	do	.....	1887	74,437 31	
do	do	do	.....	1888	56,482 85	
do	do	do	.....	1889	18,493 92	
do	do	do	.....	1890	23,979 91	
do	do	do	.....	1891	35,137 25	
do	do	do	.....	1892	59,779 31	
Total.....					890,534 97	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments im- putables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....		222,220 00			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		7,416,019 83			
do depuis do	1868	12,097 84		37,679 05	38,852 96
do do do	1869	43,486 36		39,060 61	50,773 03
do do do	1870		22,173 72	40,340 45	65,099 19
do do do	1871		48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do	1874	746,420 61		50,966 48	103,666 99
do do do	1875	1,047,119 91		52,595 00	88,539 99
do do do	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do	1877	2,199,962 61		59,963 47	49,783 93
do do do	1878	2,138,392 99		60,138 59	66,393 53
do do do	1879	1,552,697 41		59,942 23	56,755 57
do do do	1880	1,252,924 75		63,198 10	76,535 25
do do do	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do	1884	432,336 21		113,276 87	90,926 97
do do do	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do	1886	215,380 75	1,359.00	111,660 22	69,507 48
do do do	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
Total.....		23,754,034 67	297,885 90	1,879,515 96	1,796,710 34

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		134,456 51			
do depuis do	1868			778 16	432 47
do do do	1869			1,062 96	1,873 51
do do do	1870			1,136 54	1,280 36
do do do	1871			1,285 84	1,539 02
do do do	1872		1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do	1873		540 11	2,199 64	1,264 40
do do do	1874	12,753 27		2,614 90	7,208 63
do do do	1875	32,627 71		1,859 20	4,506 68
do do do	1876	24,935 85		1,952 14	4,033 72
do do do	1877	30,003 08		1,982 65	1,756 93
do do do	1878	14,618 85		2,057 32	541 95
do do do	1879	22,113 02		2,202 03	3,259 70
do do do	1880	3,054 68		2,152 57	1,704 71
do do do	1881	69,042 76		2,553 02	3,257 92
do do do	1882	193,158 36		2,611 30	2,343 99
do do do	1883	172,959 95		2,569 86	3,448 83
do do do	1884	142,006 25		2,775 32	2,725 49
do do do	1885	93,679 57		2,618 60	4,042 04
do do do	1886	129,681 67		2,611 90	5,803 01
do do do	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do	1889	24,786 33		2,569 22	1,730 79
do do do	1890	6,151 14		2,571 04	1,525 51
do do do	1891		8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do	1892		25,471 61	2,571 28	1,666 21
Total.....		1,170,215 63	43,551 56	53,391 00	61,723 77

LEONARD E ANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

			Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparation.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.				63,053 64			
do	depuis	do	1868		19,817 22	6,301 88	8,911 28
do	do	do	1869			6,549 38	10,157 42
do	do	do	1870		4,167 96	6,617 81	9,852 09
do	do	do	1871		23,119 37	8,676 90	8,218 24
do	do	do	1872	165,257 28		8,324 51	17,235 31
do	do	do	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do	do	do	1874	245,258 38		10,710 88	10,605 82
do	do	do	1875	339,864 76		10,378 87	18,520 44
do	do	do	1876	326,203 16		10,764 38	11,475 96
do	do	do	1877	245,738 04		11,050 27	10,304 06
do	do	do	1878	22,676 20		11,401 30	5,082 72
do	do	do	1879	243,141 24		11,501 27	7,629 98
do	do	do	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
do	do	do	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
do	do	do	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
do	do	do	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
do	do	do	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
do	do	do	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
do	do	do	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do	do	do	1887	20,747 11		20,011 36	10,554 41
do	do	do	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
do	do	do	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
do	do	do	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do	do	do	1891		4,395 25	21,230 22	10,796 68
do	do	do	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
Total.....				4,025,346 00	74,189 27	345,151 23	243,746 86

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération.			1868				
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873				
do	do	do	1874		835 53		
do	do	do	1875	63,659 20	38,388 99		
do	do	do	1876	76,842 44			
do	do	do	1877	56,081 87			
do	do	do	1878	5,933 53			
do	do	do	1879	20,694 19			
do	do	do	1880	16,688 20		202 50	250 31
do	do	do	1881	4,721 62		962 85	
do	do	do	1882	29,567 15		790 00	162 33
do	do	do	1883	14,249 60		695 00	288 99
do	do	do	1884	8,151 16		733 50	
do	do	do	1885	19,071 76		730 00	572 75
do	do	do	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
do	do	do	1887	7,760 88		730 00	967 33
do	do	do	1888	7,573 99		739 50	730 60
do	do	do	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
do	do	do	1890	2,818 35		747 83	
do	do	do	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do	do	do	1892		1,546 25	736 00	
Total.....				379,494 46	49,892 82	9,592 43	5,993 89

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

Comptable.

OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*.
CANAL RIDEAU.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments im- putables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Gouvernement impérial.....		3,911,701 47			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		153,062 60			
do depuis do ..	1868		7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do ..	1869			19,250 71	13,140 77
do do do ..	1870		13 16	20,022 37	19,469 33
do do do ..	1871		11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do ..	1872		4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do ..	1873		18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do ..	1874		5,793 13	26,815 44	22,957 40
do do do ..	1875	9,310 85		26,553 37	19,699 81
do do do ..	1876	2,163 96		26,430 77	14,428 25
do do do ..	1877	214 11		25,959 56	14,198 18
do do do ..	1878			26,651 51	11,034 22
do do do ..	1879	7,703 88		26,042 52	7,134 55
do do do ..	1880			26,463 88	11,434 05
do do do ..	1881		133 50	26,024 71	8,627 00
do do do ..	1882			26,915 29	13,860 28
do do do ..	1883		70 65	27,322 81	23,524 84
do do do ..	1884		4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do ..	1885		2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do ..	1886		550 00	27,045 95	35,648 04
do do do ..	1887		20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do ..	1888		18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do ..	1889		6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do ..	1890		21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do ..	1891		20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do ..	1892		31,363 23	35,500 82	21,507 16
Total		4,084,156 87	175,159 54	672,716 44	450,487 33

ECLUSE SAINT-OURS.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération		121,537 65			
do depuis do ..	1868			1,532 75	753 74
do do do ..	1869			1,755 15	1,399 18
do do do ..	1870			1,458 09	1,006 22
do do do ..	1871			1,414 48	1,210 98
do do do ..	1872			1,565 80	1,263 19
do do do ..	1873			2,076 50	1,575 10
do do do ..	1874			2,219 13	2,363 42
do do do ..	1875			1,362 22	1,245 69
do do do ..	1876			1,403 92	1,601 71
do do do ..	1877			1,533 40	750 80
do do do ..	1878			1,556 65	283 77
do do do ..	1879			1,581 55	456 07
do do do ..	1880			1,614 01	705 54
do do do ..	1881			1,741 97	1,299 77
do do do ..	1882			2,002 71	1,902 41
do do do ..	1883		17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do ..	1884		5,279 17	2,315 37	1,494 09
do do do ..	1885		4,700 64	2,271 57	3,652 63
do do do ..	1886			2,311 70	4,143 47
do do do ..	1887			2,175 37	5,864 78
do do do ..	1888			2,216 04	2,801 17
do do do ..	1889		17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do ..	1890		24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do ..	1891		21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do ..	1892		3,585 34	2,168 44	1,944 33
Total		121,537 65	95,028 62	47,209 09	48,305 27

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

			Exercices ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération				634,711 76			
do	depuis	do	1868			8,312 90	9,355 70
do	do	do	1869			8,437 22	13,120 97
do	do	do	1870			8,934 41	20,180 73
do	do	do	1871		2,839 85	10,214 71	22,426 33
do	do	do	1872		1,906 40	9,628 50	22,327 99
do	do	do	1873		759 00	10,390 44	11,789 27
do	do	do	1874		2,810 00	11,675 67	16,427 19
do	do	do	1875	2,415 00		12,201 99	16,306 91
do	do	do	1876			10,593 14	13,273 56
do	do	do	1877	80 00		10,281 78	10,111 32
do	do	do	1878			10,413 99	6,022 96
do	do	do	1879			11,301 53	8,809 77
do	do	do	1880			11,516 22	12,377 17
do	do	do	1881			13,950 47	20,705 17
do	do	do	1882		31,796 41	16,686 78	16,843 60
do	do	do	1883		21,332 36	15,904 38	15,182 24
do	do	do	1884		41,640 77	18,448 85	12,003 34
do	do	do	1885		21,049 23	18,378 55	13,046 95
do	do	do	1886		14,547 27	19,501 28	11,999 77
do	do	do	1887		17,911 17	19,053 62	20,071 37
do	do	do	1888		65,536 64	20,073 60	11,823 74
do	do	do	1889		51,437 87	19,679 22	19,392 18
do	do	do	1890		23,221 48	19,655 38	14,399 93
do	do	do	1891		43,344 41	19,204 76	11,399 93
do	do	do	1892		38,353 99	19,665 22	12,976 48
Total.....				637,206 76	378,486 85	354,104 61	362,375 14

CANAL MURRAY.

Dépensé par le gouvern. avant la confédération							
do	depuis	do	1868		400 00		
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873				
do	do	do	1874				
do	do	do	1875				
do	do	do	1876				
do	do	do	1877				
do	do	do	1878				
do	do	do	1879				
do	do	do	1880				
do	do	do	1881				
do	do	do	1882	7,135 63			
do	do	do	1883	84,071 68			
do	do	do	1884	118,187 43			
do	do	do	1885	148,902 66			
do	do	do	1886	179,704 52			
do	do	do	1887	142,563 66			
do	do	do	1888	146,754 37			
do	do	do	1889	215,326 46			
do	do	do	1890	106,760 35		494 31	
do	do	do	1891	61,260 49		5,137 03	173 53
do	do	do	1892	5,964 22		5,803 48	3,505 15
Total.....				1,216,631 47	400 00	11,434 82	3,678 68

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

	Exercices ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		309,371 31			
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880	561 50		1,188 92	3,568 89
do do do	1881			2 489 93	2,233 50
do do do	1882		5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do	1885	121,382 84		3,303 87	4,653 50
do do do	1886	75,103 30		1,639 75	5,917 88
do do do	1887	179,541 63		1,938 08	6,008 88
do do do	1888	114,879 35		1,770 29	5,151 42
do do do	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do do do	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do do do	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do do do	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
Total		1,082,521 40	72,211 09	32,979 45	60,238 66

CANAL TAY.

Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882		748 65		
do do do	1883	4,831 80			
do do do	1884	50,878 12			
do do do	1885	92,473 97			
do do do	1886	65,561 51			
do do do	1887	49,617 92			
do do do	1888	54,166 57			
do do do	1889	89,486 18			
do do do	1890	22,226 23			
do do do	1891	17,114 78			
do do do	1892	29,771 65			
Total		476,128 73	748 65		

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

			Exercices ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépendé par le gouvern. depuis la confédération			1868				
do	do	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872		949 35		
do	do	do	1873				
do	do	do	1874				
do	do	do	1875				
do	do	do	1876				
do	do	do	1877				
do	do	do	1878				
do	do	do	1879				
do	do	do	1880				
do	do	do	1881				
do	do	do	1882				
do	do	do	1883				
do	do	do	1884				
do	do	do	1885				
do	do	do	1886				
do	do	do	1887				
do	do	do	1888	8,145 06			
do	do	do	1889	34,018 95			
do	do	do	1890	176,568 55			
do	do	do	1891	325,336 33			
do	do	do	1892	341,474 31			
Total.....				885,543 20	949 35		

CANAL DE SOULANGES.

Dépendé par le gouvern. avant la confédération			1868				
do	depuis	do	1869				
do	do	do	1870				
do	do	do	1871				
do	do	do	1872				
do	do	do	1873				
do	do	do	1874				
do	do	do	1875				
do	do	do	1876				
do	do	do	1877				
do	do	do	1878				
do	do	do	1879				
do	do	do	1880				
do	do	do	1881				
do	do	do	1882				
do	do	do	1883				
do	do	do	1884				
do	do	do	1885				
do	do	do	1886				
do	do	do	1887				
do	do	do	1888				
do	do	do	1889				
do	do	do	1890				
do	do	do	1891				
do	do	do	1892	54,235 76			
Total.....				54,235 76			

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.*Comptable.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—DÉPENSES SUR LES CANAUX.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouv. impérial.		20,593,866 13	98,378 46		
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération.....	1868	33,617 56	95,347 79	113,084 50	101,646 44
do do	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31
do do	1870		90,355 96	120,403 02	150,176 70
do do	1871		116,429 54	135,040 81	140,467 52
do do	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25
do do	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13
do do	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86
do do	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85
do do	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45
do do	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51
do do	1878	3,843,338 62		187,521 31	122,251 60
do do	1879	3,064,098 61		191,892 44	115,349 99
do do	1880	2,123,366 34		195,039 33	147,167 52
do do	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63
do do	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02
do do	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86
do do	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38
do do	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47
do do	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97
do do	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84
do do	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93
do do	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36
do do	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00
do do	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45
do do	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54
Total.....		57,140,558 54	1,745,012 29	5,317,072 55	4,346,042 58

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'embranchement de Windsor.	
		\$	cts.	\$	cts.
Dépendé avant la confédération.....		10,766	725 54		
do depuis do	1868	483,353	65	359,961	08
do do do	1869	282,615	18	387,548	47
do do do	1870	1,729,381	49	445,208	75
do do do	1871	2,916,782	13	442,998	31
do do do	1872	5,131,141	51	595,076	22
do do do	1873	5,201,450	37	1,011,892	60
do do do	1874	3,614,898	81	1,847,175	24
do do do	1875	3,426,099	55	1,532,589	62
do do do	1876	1,108,321	59	1,277,197	79
do do do	1877	1,318,352	19	1,661,673	55
do do do	1878	408,816	74	1,811,273	56
do do do	1879	226,639	19	2,010,183	22
do do do	1880	2,048,014	60	1,607,956	70
do do do	1881	608,732	80	1,780,353	53
do do do	1882	585,568	79	2,080,592	37
do do do	1883	1,616,632	96	2,383,477	20
do do do	1884	1,405,377	52	2,366,719	95
do do do	1885	1,195,363	08	2,460,229	87
do do do	1886	544,958	17	2,508,473	10
do do do	1887	823,070	86	2,854,158	91
do do do	1888	742,203	09	3,300,481	94
do do do	1889	655,228	13	3,174,785	19
do do do	1890	365,246	48	3,500,455	80
do do do	1891	79,929	34	3,691,273	65
do do do	1892	*168,101	77	3,439,377	02
Total		†47,453,005	53	48,531,108	64

*Dépense pour l'année 1891-92.....\$171,536 65

Moins, remboursement des dépenses des années précédentes.. 3,434 88

\$168,101 77

†Y compris \$296,872.90 imputés au "Fonds Consolidé."

Coût total de la construction comme ci-dessus.....\$ 47,453,005

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit:—

	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.
1868.....	\$ 16,800 99	\$ 11,302 89
1870.....	34,403 45	1,749 21
1871.....	50,405 69	
1873.....	106,899 59	75,311 08
	<u>\$ 208,509 72</u>	<u>\$ 83,363 18</u>
		208,509 72

296,872 90

Conformément avec le bilan, Comptes Publics, 1891-92, page XIV.....\$ 47,156,132 63

LEONARD SHANNON,
MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

	Année.	Capital.	
		\$	cts.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....			Frais d'exploitation. \$ cts.
do depuis do	1868		\$ cts.
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884	1,284,311	97
do do do	1885	2,055	92
do do do	1886	183	79
do do do	1887		94,254 04
do do do	1888		90,954 73
do do do	1889	34,235	73
do do do	1890		90,719 04
do do do	1891	3,255	40
do do do	1892		*
Total		1,324,042	81
			538,094 06

*Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886	85,610	69
do do do	1887	2,299	62
do do do	1888	500	17
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
Total.....		88,410	48

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.	
		\$	cts.	\$	cts.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....	1868				
do depuis do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887		76,501 89		
do do do	1888		689,450 50		
do do do	1889		1,083,276 60		
do do do	1890		1,170,523 62		
do do do	1891		521,441 62		
do do do	1892		99,936 96		*
Total			3,641,131 19		

*Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

"CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

Dépendé par le gouvern. avant la confédération.....	1868				
do depuis do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888		280,932 35		
do do do	1889		840,553 57		
do do do	1890		434,074 60		
do do do	1891		220,886 39		
do do do	1892		48,745 23		*
Total			1,825,192 14		

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.	
		\$	cts.	\$	cts.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération	1868				
do depuis do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885		49,587 45		
do do do	1886		135,214 38		
do do do	1887		24,157 32		
do do do	1888		397 35		
do do do	1889				
do do do	1890				
do do do	1891		124,568 23		
do do do	1892				
Total			333,924 73		

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépendé par le gouvernement avant la confédération		3,114,735 11	
do depuis do	1874		750 00
do do do	1875	46,086 63	49,344 62
do do do	1876	42,546 10	219,930 43
do do do	1877	200,000 00	228,595 25
do do do	1878	6,551 86	221,599 49
do do do	1879	40,129 05	223,313 12
do do do	1880	16,539 82	164,640 55
do do do	1881		203,122 88
do do do	1882	402 03	228,259 97
do do do	1883	57,186 02	252,808 41
do do do	1884	130,663 38	236,428 13
do do do	1885	76,956 56	211,207 01
do do do	1886	4,668 33	216,744 34
do do do	1887	5,800 00	204,237 45
do do do	1888		229,639 95
do do do	1889		247,559 44
do do do	1890		266,485 85
do do do	1891		257,990 08
do do do	1892	8,300 49	239,706 38
Total		*3,750,565 38	3,952,363 35

*Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1891-92, page xiv.

Dépense totale comme ci-dessus. \$3,750,565 38
do d'après le rapport de l'ingénieur en chef, page 31... 3,750,061 38

Différence à être balancée dans le prochain rapport. \$ 484 00

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

				Année.	Construction, y compris subvention de \$25,000,000.	Frais d'exploitation.
					\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....						
do	depuis	do		1868		
do	do	do		1869		
do	do	do		1870		
do	do	do		1871	30,148 32	
do	do	do		1872	489,428 16	
do	do	do		1873	561,818 44	
do	do	do		1874	310,224 88	
do	do	do		1875	1,546,241 67	
do	do	do		1876	3,346,567 06	
do	do	do		1877	1,691,149 97	
do	do	do		1878	2,228,373 13	
do	do	do		1879	2,240,285 47	
do	do	do		1880	4,044,522 72	78,892 01
do	do	do		1881	4,968,503 93	236,944 98
do	do	do		1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20
do	do	do		1883	(2) 10,033,800 04	266 09
do	do	do		1884	(3) 11,192,722 02	327 02
do	do	do		1885	(4) 9,900,281 53	
do	do	do		1886	(5) 3,672,584 81	
do	do	do		1887	(6) 915,057 49	
do	do	do		1888	52,098 65	
do	do	do		1889	86,716 07	
do	do	do		1890	40,980 54	
do	do	do		1891	37,367 00	
do	do	do		1892	66,211 39	
Total					*62,044,159 08	318,216 30

*Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1891-92, page xiv.

(1) Comprenant	\$ 2,210,000 00	à compte des subsides.
(2) do	5,323,076 60	do
(3) do	7,254,208 27	do
(4) do	6,862,201 00	do
(5) do	2,890,427 00	do
(6) do	460,087 13	do

\$ 25,000,000 00

LEONARD SHANNON,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889	9,847 27	
do do do	1890	381,942 75	
do do do	1891	196,869 36	
do do do	1892	26,129 39	
Total.....		614,789 27	

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		\$ cts.	\$ cts.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....	1868	13,881,460 65	
do depuis do	1869	483,353 65	359,961 08
do do do	1870	282,615 18	387,548 47
do do do	1871	1,729,381 49	445,208 75
do do do	1872	2,946,930 45	442,993 31
do do do	1873	5,620,569 67	595,076 22
do do do	1874	5,763,268 81	1,011,892 60
do do do	1875	3,925,123 69	1,847,925 24
do do do	1876	5,018,427 85	1,581,934 24
do do do	1877	4,497,434 75	1,497,128 22
do do do	1878	3,209,502 16	1,890,268 80
do do do	1879	2,643,741 73	2,032,873 05
do do do	1880	2,507,053 71	2,233,496 34
do do do	1881	6,109,077 14	1,851,489 26
do do do	1882	5,577,236 73	2,220,421 39
do do do	1883	5,175,046 61	2,310,638 54
do do do	1884	11,707,619 02	2,636,551 70
do do do	1885	14,013,074 89	2,613,508 87
do do do	1886	11,224,244 54	2,749,710 53
do do do	1887	4,443,220 17	2,819,973 50
do do do	1888	1,846,887 18	3,152,650 40
do do do	1889	1,765,582 11	3,621,076 62
do do do	1890	2,709,857 37	3,513,063 67
do do do	1891	2,392,767 99	3,846,044 42
do do do	1892	1,184,317 34	3,949,263 73
do do do	1892	417,425 73	3,748,597 77
Total.....		121,075,220 61	53,359,296 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ANNEXE N° 3.—Etat indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—Suite.

Subventions votées.		Chemins de fer.	Versements.						Total au 30 juin, 1892.	
Par quelle loi.	Montant.		1883-84	1884-85	1885-86	1886-87.	1887-88.	1888-89.		1889-90.	1890-91.	1891-92.
	\$		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
50-1	96,000 00	Comité de Drummond, Qué.								
52	14,000 00									
53	76,800 00	Brookville, Westport et Sault Ste-Marie, Ontario.								
48-9	128,000 00									
53	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec.								
49	10,200 00									
53	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario.								
50-1	51,200 00									
50-1	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario.								
48-9	108,800 00									
49	48,000 00	Hersford, Québec.								
52	118,400 00									
50-1	96,000 00	Lac Érié, Essex et Rivière Détroit, Ontario.								
50-1	38,400 00									
50-1	64,000 00	Sainte-Catherine et Niagara Central, Ontario.								
52	30,000 00									
52	9,600 00	Cie de Pont de ch. de fer, Fré-dericton et Ste-Marie, N.-B.								
50-1	108,800 00									
50-1	147,200 00	Central de la Nouv.-Écosse, N.-E.								
51	44,800 00									
50-1	19,200 00	Cie de ch. de fer et de Houille de Cumberland, N.-E., Ontario.								
52	54,400 00									
52	96,000 00	Mille-Iles, Ontario.								
52	375,000 00									
52	57,600 00	Charlevoix, Québec.								
50-1	57,600 00									
50-1	287,200 00	Ciedu Tunnel frontrière Saint-Claire, Ontario.								
50-1	192,000 00									
52	320,000 00	Beauford, Waterloo et Lac Érié, Ontario.								
52	83,612 54									
51	142,400 00	Pont-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario.								
52	361,270 00									
53	128,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario.								
50-1	44,800 00									
52	320,000 00	Vallée de Cornwallis, N.-E. de la Gati-neau, Québec.								
52	83,612 54									
52	142,400 00	Central, N.-B.								
53	361,270 00									
53	128,000 00	Montréal et Ouest, Québec.								
52	163,200 00									
52	84,600 00	Perry-Soud et de Colonisation, Ontario.								
54-5	85,200 00									
53	112,000 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.								
53	33,200 00									
53	99,200 00	Vallée de Tobique, N.-B.								
53	57,600 00									
53	24,439 84	Colombie et Kootenay B.-C.								
53	24,439 84									
53	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B.								
51	24,439 84									

Subventions votées.		Chemins de fer.	Versements.						Total au 30 juin, 1892.	
Par quelle loi.	Montant.		1883-84	1884-85	1885-86	1886-87.	1887-88.	1888-89.		1889-90.	1890-91.	1891-92.
	\$		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
51	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, Ontario.								
53	142,400 00									
50-1	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario.								
53	44,800 00									
50-1	320,000 00	Vallée de Cornwallis, N.-E. de la Gati-neau, Québec.								
52	83,612 54									
52	142,400 00	Central, N.-B.								
53	361,270 00									
53	128,000 00	Montréal et Ouest, Québec.								
52	163,200 00									
52	84,600 00	Perry-Soud et de Colonisation, Ontario.								
54-5	85,200 00									
53	112,000 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.								
53	33,200 00									
53	99,200 00	Vallée de Tobique, N.-B.								
53	57,600 00									
53	24,439 84	Colombie et Kootenay B.-C.								
53	24,439 84									
53	24,439 84	Embranchement de Chatham, N.-B.								
51	24,439 84									

Ce rapport ne comprend pas les chemins de fer suivants :—

1. Le Canada-Central.

2. Chemin de fer du Pacifique Canadien—ligne principale.

3. Atlantique et Nord-Ouest.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

ANNEXE N^o 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 10 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel touchant la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, celui du Cap-Breton, la partie d'Oxford et New-Glasgow du chemin de fer Intercolonial, celui de Digby et d'Annapolis, ainsi que les chemins de fer subventionnés jusqu'à la date du 30 juin 1892 et jusqu'à ce jour.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Dans mon rapport de l'an dernier je mentionnais le fait que les arbitres nommés pour juger la réclamation faite contre le gouvernement par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relativement à la construction de la section du chemin de fer construite par le gouvernement entre le passage d'eau de Savonna (Kamloops) et Port-Moody, avaient accordé à la compagnie la somme de \$579,255.20, dont \$202,675.20 pour les travaux exécutés au cours de l'arbitrage, laissant une balance de \$376,580 pour travaux à faire afin de terminer le chemin en la manière requise par la sentence arbitrale. La chose se passait en juillet 1891 et depuis lors les travaux d'amélioration ont été accomplis sous la surveillance, en ce qui concerne la dépense, de M. Francis J. Lynch. Ce dernier a soigneusement pris note de l'avancement et de la nature des travaux poursuivis ainsi que de la dépense encourue, de manière à pouvoir transmettre les relevés mensuels de la dépense pour chaque item mentionné dans la sentence arbitrale. Les relevés accusent le résultat suivant:—

Montant dépensé et certifié de juillet 1891 à février 1892....	\$11,966	79
do do en février.....	188	15
do do en mars.....	9,160	77
do do en avril.....	16,674	16
do do en mai.....	16,010	86
do do en juin.....	21,696	89
do do en juillet.....	21,907	15
do do en août.....	19,477	77

\$117,082 54

Montant accordé pour travaux exécutés avant juillet 1891. 202,675 20

Valeur des travaux faits d'après la sentence arbitrale, le 31 août 1892..... \$319,757 74

en sorte qu'il reste à faire des travaux pour la valeur de \$209,497.46. En les poursuivant, comme on l'a fait jusqu'au 31 août 1892, il faudra deux autres saisons pour terminer le tout, mais c'est l'espoir qu'ils seront poursuivis avec plus de vigueur afin de les achever au cours de la prochaine saison. L'ingénieur qui en a la surveillance m'informe que les travaux de différentes sortes sont bien faits et d'une manière solide.

Les deux réclamations concernant des rails en acier soumises aux arbitres n'ont pas encore été réglées définitivement, mais le seront probablement sous peu. Je disais dans mon dernier rapport qu'il restait à régler un certain nombre de réclamations pour terrains ou dommages causés à des terrains, mais il a été fait peu de choses depuis pour en arriver à un résultat. Un certain nombre de ces réclamations ont trait à des terres dans la section de la Colombie-Britannique, et elles ont été soumises, je crois, à la cour de l'échiquier qui a siégé dernièrement à Victoria, Colombie-Britannique, pour les juger, si je ne me trompe pas.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Outre les travaux d'amélioration exécutés en vertu de la sentence des arbitres sur la section de Savona et Port-Moody, la compagnie exécute sur tout le parcours de sa ligne d'importantes améliorations permanentes en convertissant les ponts et chevalets en solides remblais et en remplaçant les ponts de grillage en bois par de solides structures en acier. On substitue également aux chevalets "grasshopper" et coffrages des murs de soutènement en maçonnerie solide et béton, d'une hauteur variant de 5 à 50 pieds. C'est l'espoir qu'à la fin de la présente saison on aura remplacé 700 structures en bois par de solides remblais et des structures en acier, ainsi que construit 7,500 pieds linéaires de murs de soutènement en maçonnerie solide et béton.

A part cela la compagnie a fait réduire dans la partie est du chemin quelques-unes des fortes rampes pour augmenter les facilités de la voie et en rendre l'exploitation plus économique; elle a de plus fait enlever et remplacer les rails en acier de 56 livres par d'autres de 72 livres aux endroits où la circulation est particulièrement considérable, en sorte que la voie, qui se composait à l'origine de bonnes structures en bois, se trouve rapidement convertie en une autre d'une nature très solide et durable.

Si j'ai mentionné toutes ces choses relativement à ce chemin de fer, c'est que je comprends que le pays est fortement intéressé à son succès, car il fait plus pour développer les ressources du Canada que toute autre voie, chose naturelle d'ailleurs pour une ligne aussi importante que celle-là et qui traverse des sections du pays dans presque chaque aire de vent.

Le président du chemin du Pacifique, qui est très entreprenant et a évidemment le courage de ses convictions, travaille encore à prolonger plusieurs importants embranchements et à en construire d'autres.

Le trafic du chemin de fer du Pacifique continue à accuser d'étonnants résultats, ce qui est bien surprenant si l'on considère que la ligne traverse de grandes étendues non encore développées. Comme une grande partie de ces terrains forme un beau district agricole et comme les minéraux abondent dans d'autres sections on ne peut s'empêcher de croire à l'avenir prospère de cette voie, car le trafic devra rapidement augmenter d'année en année à mesure que le pays se peuplera et qu'on en développera les grandes ressources. Le chemin à une longueur de 5,767 milles et les opérations, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ont été comme suit.—

Recettes brutes	\$21,103,120 13
Frais d'exploitation.....	12,654,498 42
	<hr/>
Recettes nettes.....	\$ 8,377,621 71

Le transport rapide de marins et autres personnes fait pendant les derniers douze mois pour le compte du gouvernement anglais entre le port d'Halifax sur l'Atlantique et le port de Vancouver sur le Pacifique de même que le confort et l'aise avec lesquels il a été possible de faire un si long voyage ont pleinement démontré la valeur de ce chemin comme grande voie à travers le continent. Ce n'est pas tout; il semble d'un autre côté que le chemin de fer Canadien du Pacifique devient rapidement la route favorite entre l'Europe, le Japon et la Chine. Pendant que se crée ce commerce étranger le commerce local du Canada se développe également avec rapidité grâce à l'influence du réseau des chemins de fer du pays et particulièrement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

BAC POUR LE PASSAGE DES CONVOIS DANS LE DÉTROIT DE CANSO.

Le coût de ces travaux est évalué à environ \$120,000, mais il a été fait peu de choses jusqu'à cette date. Le remblai aux abords du passage d'eau, du côté du Cap-Breton du détroit de Canso, a été exécuté à l'entreprise par MM. Gray et McManus et l'ouvrage est terminé. M. William Starkey, qui a entrepris de construire le pont flottant, poursuit les travaux d'une manière satisfaisante. Les ouvrages en fer se font à l'entreprise par la compagnie dite *The Truro Foundry and Machine Company*. MM. McDonald et Moffat ont entrepris de construire la barge pour convoi mais n'ont encore rien fait ou que peu de choses.

Actuellement il est demandé des soumissions pour la construction d'un bac-passeur d'après les plans et devis préparés aux ateliers de MM. Carrier, Lainé et Cie de Lévis.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892.....	\$10,297 65
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892.....	5,839 72
	<u>\$16,137 37</u>

SECTION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Tous les travaux de construction sur cette section du chemin ont été complétés, à part ce qui concerne le service d'eau, et il reste encore à terminer deux stations à eau pour lesquelles on possède un crédit.

COÛT DE CONSTRUCTION ET DU MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892.....	\$1,825,192 14
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892... ..	129 75
Total.....	<u>\$1,825,321 89</u>

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

La partie de ce chemin comprise entre Sydney, Sydney-nord et les Grand-Narrows a été exploitée depuis le 24 novembre 1890, et celle entre les Grand-Narrows et la Pointe-Tupper depuis le 1er janvier 1891, en sorte que le chemin, comme on l'observera, se trouve ouvert au trafic depuis bien près de deux ans. Pour la commodité du public le chemin a été livré à la circulation avant qu'il fut terminé, et à la fin de l'exercice de 1891-92 il restait encore à payer quelques comptes de construction et de matériel d'exploitation. Ces comptes comprenaient principalement ceux du chemin de fer Intercolonial pour le matériel des gares et le transport des matériaux de construction au cours des travaux pendant l'année précédente. Il restait encore à exécuter quelques menus travaux de construction ainsi qu'à régler quelques réclamations de terrains. Toutes ces choses sont en bonne voie d'achèvement. Au cours de l'avant-dernière session un acte du parlement a été passé pour déclarer que ce chemin formerait partie du chemin de fer Intercolonial. Le trafic des voyageurs sur la section du Cap-Breton du chemin de fer Intercolonial est très considérable pendant la saison d'été, mais peu important en hiver, et quant au fret il y en a excessivement durant toute l'année, mais particulièrement pendant la saison de la navigation.

COÛT DE LA CONSTRUCTION ET DU MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892.....	\$3,630,833 54
do du 30 juin 1892 au 31 août 1892.....	1,341 49
Total.....	<u>\$3,632,175 03</u>

CHEMIN DE FER DE DIGBY ET ANNAPOLIS.

Ce chemin a été complété et livré à la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest (pour laquelle il avait été construit) en juillet 1891, et depuis lors il n'a pas cessé d'être exploité. Les entrepreneurs du chemin ont présenté à l'Etat une réclamation au montant de \$107,776.25 pour travaux accomplis en sus de l'estimation finale de l'ingénieur, et sur ce montant il leur a été accordé \$1,925.61, ce qui laisse une balance de \$105,850.64 à laquelle les entrepreneurs n'ont pas droit aux termes du contrat.

Dépenses jusqu'au 30 juin 1892.....	\$614,789 27
do du 30 juin 1892 au 30 août 1892.....	.....
Total.....	<u>\$614,789 27</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS EN ARGENT, EN RAILS OU EN TERRES.

LISTE des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, en une somme ronde, ou 15 pour 100 sur le coût des tunnels et ponts; indiquant le chiffre de la subvention accordée à chacune, le total payé jusqu'au 30 juin 1891, dans le cours de l'exercice se terminant le 30 juin 1892, et pendant le trimestre qui s'est terminé le 30 septembre 1892, respectivement; ainsi que la somme totale payée jusqu'à cette dernière date.

	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.	Subvention payée au 30 juin 1891.	Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 juin 1892.	Subvention totale payée au 30 septembre 1892.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1	Albert-Sud.....	51,200 00	31,500 00	18,960 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie des Chaleurs.....	620,000 00	524,175 00		524,175 00	524,175 00
3	Jonction de Beauharnois.....	96,000 00	58,900 00		58,900 00	58,900 00
4	Belleville et Hastings-Nord.....	22,400 00	21,888 00		21,888 00	21,888 00
5	Belleville et Lac Nipissingue.....	96,000 00				
6	Bracebridge et Baysville.....	48,000 00	52,810 00		52,810 00	52,810 00
7	Brantford, Waterloo et Lac Érié.....	57,600 00	92,400 00		105,200 00	105,200 00
8	Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie.....	192,000 00	67,020 00	12,800 00	67,020 00	67,020 00
9	Boutouche et Moncton.....	102,400 00	282,355 20		282,355 20	282,355 20
10	Canada-Atlantique.....	314,400 00	1,525,250 00		1,525,250 00	1,525,250 00
11	Canada-Central.....	120	25,000,000 00		25,000,000 00	25,000,000 00
12	Canada du Pacifique.....	1,905	1,500,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
13	Prolongement du Pacifique Canadien.....	160	38,400 00		38,400 00	38,400 00
14	Cap-Rouge et Saint-Laurent.....	12	64,000 00		64,000 00	64,000 00
15	Pour une ligne du Cap Tourmente vers la baie Murray.....	20	224,000 00		224,000 00	224,000 00
16	Caraqueette.....	67	142,400 00		142,400 00	142,400 00
17	Central.....	44 ^{5/16}	156,800 00		156,800 00	156,800 00
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique.....	49	44,800 00		44,800 00	44,800 00
19	Vallée de Cornwallis.....	14	112,000 00	2,130 00	88,800 00	88,800 00
20	Colombie et Kootenay.....	35	44,800 00	88,800 00	39,850 00	39,850 00
21	Cumberland.....	14	22,400 00		15,360 00	15,360 00
22	Cité de Chaux du Canada.....	7	201,920 00		177,300 00	182,405 00
23	Comté de Drummond.....	63 ^{1/16}	38,400 00	5,105 00	38,400 00	38,400 00
24	Elgin, Peticoodiac et Havelock.....	12	166,400 00		96,000 00	96,000 00
25	Érie et Huron.....	52	750,000 00		750,000 00	750,000 00
26	Esquimalt et Nanaimo.....	71				
27	Pour une ligne de Frédéricton via Oromocto et Gagetown au Nouveau-Brunswick.....	30	96,000 00		30,000 00	30,000 00
28	Frédéricton et Sainte-Marie.....	1	99,200 00			
29	Goderich et Wingham.....	31	48,000 00			
30	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érie.....	15	229,500 00	4,845 00	40,345 00	40,345 00
31	Great Eastern.....	60				

Listre des chemins de fer recevant une subvention en argent par mille, etc., jusqu'au 30 juin 1892—Suite.

Nom du chemin de fer.	Longueur évaluée en milles.	Subvention accordée.		Subvention payée au 30 juin 1891.		Subvention payée durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.		Subvention totale payée au 30 septembre 1892.	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
32 Great Northern.....	50	160,000	00	54,588	00	24,100	00	78,688	00
33 Jonction de Guelph.....	16	51,200	00	46,000	00			46,000	00
34 Embranchement de Harvey.....	3	9,600	00	5,533	57			5,533	57
35 Hereford.....	49	156,800	00	155,200	00			155,200	00
36 International.....	49	156,800	00	156,800	00			156,800	00
37 Inverness et Richmond.....	25	80,000	00						
38 Jonctale, Bancroft et Ottawa.....	50	160,000	00	15,000	00			15,000	00
39 Joliette à Saint-Jean de Mathia.....	8	25,000	00	37,500	00			37,500	00
40 Joggins.....	18 ²⁵ / ₁₀₀	58,400	00	48,000	00			48,000	00
41 Napanee, Kingston et Ouest.....	15	48,000	00	37,500	00			37,500	00
42 L'Assomption.....	78	268,400	00	192,944	00			192,944	00
43 Pour une ligne de "Lachine Bank" à la Rivière des Prairies.....	3 ⁵⁰ / ₁₀₀	48,000	00	11,200	00			11,200	00
44 Lac Érié et Rivière Détroit.....	86	342,400	00	118,400	00			118,400	00
45 Colonisation du Lac Temiscaamingue.....	68 ⁷⁵ / ₁₀₀	240,200	00	52,760	00			52,760	00
46 Leamington et Saint-Clair.....	16	51,200	00	51,200	00			51,200	00
47 Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.....	32	102,400	00						
48 Lotbinière et Mégantic.....	15	48,000	00						
49 Manitouline et Rive Nord.....	30	96,000	00						
50 Massawippi (Jonction).....	25	80,000	00						
51 Massawippi et Nipissingue.....	30	96,000	00						
52 Montréal et Sorel.....	63	112,000	00	93,757	57			93,757	57
53 Montréal et Jonction de Champlain.....	45	103,600	00	88,500	00			88,500	00
54 Montréal et Ouest.....	70	361,270	00	76,143	00	32,253	00	108,396	00
55 Montréal et Lac Maskinongé.....	13 ⁵⁰ / ₁₀₀	42,200	00	41,280	00			41,280	00
56 Montréal et Ottawa.....	21	67,200	00	192,000	00	49,960	00	49,960	00
57 Colonsation de Montford.....	60	113,440	00	113,440	00			113,440	00
58 Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard.....	37	80,000	00						
59 Vallée de Nicola.....	25	80,000	00						
60 Nipissingue et Baie James.....	25	80,000	00						
61 Cie de fer, houille et ch. de fer de New-Glasgow.....	19 ⁵⁰ / ₁₀₀	40,000	00						
62 Nord et Ouest.....	100	320,000	00	312,000	00			312,000	00
63 Nord et Jonction du Pacifique.....	110	1,320,000	00	1,320,000	00			1,320,000	00
64 Central de la Nouvelle-Becose.....	80	256,000	00	222,400	00	8,300	00	230,700	00
65 Ontario et Pacifique.....	55 ⁸⁷ / ₁₀₀	32,000	00						
66 Ontario, Belmont et Nord.....	10	32,000	00						
67 Orford-Mountain.....	31	99,200	00						

69 Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.....	7	22,400	00	87,582	00	38,790	00	126,372	00	176,192	00
70 Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	62	320,000	00								
71 Ottawa, Armpror et Parry-Sound.....	107	430,400	00								
72 Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg.....	52	166,400	00								
73 Colonsation de Parry-Sound.....	40	128,000	00								
74 Pontiac et Jonction du Pacifique.....	92 ⁵⁰ / ₁₀₀ et point.	337,100	00	174,828	00			174,828	00		
75 Jonction de Phillipsburg.....	6	21,600	00								
76 Pontiac et Renfrew.....	6	6,760	00								
77 Port-Arthur, Duluth et Western.....	80	19,200	00	13,600	00			13,600	00		
78 Central du Québec.....	76	287,200	00	87,000	00	70,075	00	157,075	00		
79 Québec et Lac Saint-Jean.....	15 ⁰⁰ / ₁₀₀	60,342	00	60,342	00			60,342	00		
80 Québec, Montmorency et Châteaufort.....	248	1,003,495	00	818,705	00	262,227	73	844,928	73		
81 Risigrouche et Victoria.....	30	96,000	00	65,600	00			65,600	00		
82 Pour une ligne de la Pointe au Sabie, Havre-Sheburne à Anna-polis Royal et à un point ou près de Glasgow à Liverpool.....	15	48,000	00								
83 Shuswap et Okanagan.....	75	240,000	00								
84 Pacific d'Ontario-Sud.....	51	163,200	00	162,260	00			162,260	00		
85 Saint-Catherine et Niagara.....	17	54,400	00	54,400	00			54,400	00		
86 Saint-Eustache à un point sur le C.C.P. à l'Île Jésus.....	49	158,400	00								
87 Saint-Eustache à Saint-Placide.....	12	38,400	00	38,400	00			38,400	00		
88 Sainte-Flavie ou Petit-Métis à Matane.....	12	38,400	00								
89 Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford.....	18	57,600	00								
90 Tunnel de la frontière Saint-Clair.....	50	160,000	00								
91 Tunnel de la frontière Saint-Clair.....	5	16,000	00								
92 Tunnel de la frontière Saint-Clair.....	2.50 et tunnel	375,000	00	316,400	00	58,600	00	375,000	00		
93 Saint-Laurent et Basses-Laurentides.....	88 ⁸⁵ / ₁₀₀	217,600	00	124,816	00			217,600	00		
94 Saint-Jean et Aïrondack.....	25 ⁵⁰ / ₁₀₀	82,624	00					82,624	00		
95 Saint-Jean à Saint-Rosalie.....	37	102,400	00								
96 Saint-Louis à Richibouctou.....	2	22,400	00	22,400	00			22,400	00		
97 Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.....	50	188,800	00								
98 Saint-Placide à Saint-André.....	8	25,600	00								
99 Saint-Rémi à Saint-Cyprien.....	12	38,400	00								
100 St-Stephen et Mill-Powri.....	4	11,200	00								
101 Steviacke et Lausdowne.....	74	236,800	00								
102 Summerside à la Baie-Richmond.....	3	3,600	00								
103 Sydney à Louisbourg.....	38	670,800	00	569,970	00	54,830	00	624,800	00		
104 Temisquiata.....	119	54,400	00	10,400	00			10,400	00		
105 Mille-Iles.....	18	54,400	00								
106 Tilsonburg, Lac Érié et Pacifique.....	16	51,200	00								
107 Vallée de Tobique.....	28	184,400	00	75,000	00			75,000	00		
108 Toronto, Grey et Bruce.....	5	16,000	00	14,656	00			14,656	00		
109 Jonction de Waterloo.....	11	35,200	00	32,800	00			32,800	00		
110 Comté de l'Ouest.....	20	500,000	00	500,000	00			500,000	00		
111 Woodstock <i>viz</i> London à Chatham.....	80	256,000	00	256,000	00			256,000	00		
112 Woodstock et Centreville.....	26	83,200	00								
Total.....	6,253 ⁸⁵ / ₁₀₀	44,968,501	00	35,701,986	84	2,404,466	73	38,068,053	07	38,241,106	07

On observera que le tableau précédent comprend les chemins de fer Canada-Central, de la Rive-Nord, d'Esquimalt, de Nanaïmo et du Pacifique Canadien.

LISTE des chemins de fer recevant des subventions de sommes fixes pendant un certain nombre d'années:—

Nom du chemin de fer.	Milles.	Montant payable tous les six mois pendant vingt ans.	Observations.
		\$ cts.	
Atlantique et Nord-Ouest.....	252	93,300 00	Chemin terminé et en exploitation.
Transport Maritime de Chignecto.....	16 85	85,301 00	
Kingston, Smith's Falls et Ottawa.....	56	3,136 00	
Québec-Central.....	90	10,595 77	
Sainte-Catherine et Niagara.....	34	1,890 00	
Gouvernement provincial de Québec (Q. M. O. et C. O., (et Ch. du Nord.....	279	59,850 00	Chemin terminé et en exploitation. NOTE—Dans l'état des chemins de fer qui reçoivent une subvention en espèces par mille on trouvera 160 milles de ce chemin de la jonction Stewarton à Québec.

Montant payé annuellement à la province de Québec pour intérêt sur la subvention accordée au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et chemin de fer de la Rive-Nord, 5 pour 100 sur \$2,394,000—\$119,700.

Le chemin de fer de Montréal à St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, ayant une subvention s'élevant à \$250,000 par année pendant 20 ans, et pris en charge par la Compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, a été divisé en trois sections, comme suit:—

- (1.) De Montréal à Sherbrooke, 108 milles.
- (2.) De la ligne internationale à Mettawamkeag, 144 milles.
- (3.) De Harvey à Salisbury, 115 milles.

La dernière section n'a pas été construite et le montant de la subvention s'élevant à \$63,400 est périmé.

Les deux premières sections sont terminées et en exploitation, ce qui donne droit à la compagnie de recevoir la somme de \$186,000 par année pendant 20 ans.

Sur le chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou, les travaux de construction n'ont pas été poursuivis depuis mon rapport de l'an dernier.

Coût des lignes de chemins de fer construites par le gouvernement fédéral et transférées à la Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, jusqu'au 30 juin 1892.....	\$30,404,577 65
Du 30 juin 1892 au 30 septembre 1892.....	292,334 44

Total au 30 septembre 1892..... \$30,696,912 09

Coût des chemins de fer du gouvernement fédéral au 30 juin et au 30 septembre 1892.

Nom du chemin de fer.	Coût au 30 juin 1891.	Dépensé depuis le 30 juin jusqu'au 31 août 1892.	Coût total au 31 août 1892.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Intercolonial.....	53,949,933 65	131,039 11	54,080,972 76
Ile du Prince-Edouard.....	3,750,081 38	484 00	3,750,565 38
Total.....	57,700,015 03	131,523 11	57,831,588 14

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des chemins de fer dont les subventions en vieux rails de la valeur indiquée en regard de leurs noms respectifs ont été autorisées par le parlement.

Nom du chemin de fer.	Valeur de vieux rails en fer accordés comme subventions.	Observations.
	\$ cts.	
Albert.....	14,665 45	
Central du Nouveau-Brunswick.....	83,612 54	Gagné et transféré.
Embranchement de Chatham.....	24,439 84	do do
Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	44,252 82	do do
Kent-Nord.....	58,334 27	
Cie de filature d'Halifax.....	4,335 00	
Cie d'Acier du Canada.....	11,964 66	
Total.....	241,604 58	

LISTE des chemins de fer auxquels l'allocation des subventions de terrain a été autorisée par le parlement.

Nom du chemin de fer.	Milles.	Acres alloués.	Observations.
Cie de ch. fer et de houille d'Alberta.....	50	320,000	
Alberta et Arthabaska.....	300	1,920,000	
Brandon et Sud-Ouest.....	17	108,800	
Calgary et Edmonton.....	340	2,176,000	
Pacifique Canadien (ligne principale).....	1,905	25,000,000	
Embranchements du Pacifique Canadien.....	245	1,568,000	
Esquimalt et Nanaimo.....	78	1,900,000	Complétés et en exploitation
Grand Central du Nord-Ouest.....	450	2,880,000	50 milles complétés et en exploitation.
Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba.....	142	902,000	
Lac Seul.....	18	115,200	
Nord-Ouest du Manitoba.....	456	2,918,400	
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	218½	1,396,500	
Manitoba et Sud-Est.....	110	704,000	
Cie de ch. de fer et de houille de Medicine-Hat.....	8	51,200	
Nord-Ouest du Canada.....	330	3,300,000	
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest.....	209½	1,089,180	109 milles construits et en exploitation.
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	348½	2,229,333	248 milles construits et en exploitation.
Cie de ch. de f. et de houille, vall. du Daim-Rouge	55	352,000	
Winnipeg et Baie d'Hudson.....	No distance donnée.		6,400 acres par milleau Manitoba; 12,800 dans les Territoires du Nord-Ouest.
Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	240	1,536,000	

Nom changé par 52 Vic., chap. 65, à celui de Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

Je ne possède pas les renseignements nécessaires pour me permettre de donner la quantité du terrain transmis aux compagnies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Au secrétaire,

Ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N^o 4a.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 10 octobre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter comme d'habitude mon rapport annuel touchant l'exploitation des chemins de fer du gouvernement fédéral pour l'année écoulée le 30 juin 1892, avec les rapports du surintendant en chef, de l'ingénieur en chef et le surintendant des mécaniciens du chemin de fer Intercolonial; ceux du surintendant et du surintendant des mécaniciens du chemin de fer de l'île du Prince-Édouard, ainsi que les états de compte préparés par les comptables de ces deux voies ferrées.

Tableau indiquant la longueur des chemins de fer du gouvernement fédéral le 30 juin 1892 :—

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	Milles.
Jonction de la Chaudière à Halifax.....	678
Moncton à Saint-Jean.....	89
Truro à Sydney.....	217
Jonction d'Oxford à Pictou.....	70
Jonction de la Chaudière à Lévis.....	8
Lévis à Saint-Charles, jonction <i>via</i> Harlaka.....	14
Jonction Dalhousie à Dalhousie.....	7
Jonction Derby à Indiantown.....	14
Jonction Painsec à la Pointe-du-Chêne.....	11
Jonction Pugwash à Pugwash.....	5
Jonction Stellarton à Brown's Point.....	12
Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord.....	1
New-Glasgow à Pictou-Landing.....	7
Richmond à Dartmouth.....	5

Total de milles en exploitation régulière.....1,142

EMBRANCHEMENTS POUR LE FRET.

	Milles.
Rivière-du-Loup, embranchement du quai.....	4
Rimouski do.....	2
Newcastle do.....	2
Dorchester do.....	1
Courtney Bay do.....	1
Sackville do.....	$\frac{1}{2}$
Stewiacke do.....	1
Filature de coton, Halifax do.....	1

12 $\frac{1}{2}$

Longueur totale du chemin de fer Intercolonial..... 1,154 $\frac{1}{2}$

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Jonction de Windsor..... 32

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Souris à Tignish.....	168
Mount-Stewart à Georgetown.....	24
Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
Emerald-Junction au Cap- Traverse.....	13
Alberton au quai Cascumpec.....	1
	211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat.....	1,397½

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'année peuvent se chiffrer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.		Total.	Profit.	Perte
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Chemin de fer Intercolonial....	1,142	Recettes.....	2,945,441 97		
		Frais d'exploitation..	3,439,377 00		493,935 03
Embranchement Windsor.....	32	1/2 des recettes.....	33,508 85		
		Entretien.....	19,514 37	13,994 48	
Ile du Prince-Edouard.....	211	Recettes.....	157,442 69		
		Frais d'exploitation..	289,706 38		132,263 69
					626,198 72
					13,994 48
Total, milles.....	1,375			Perte totale.	612,204 24

Au cours de la première moitié de l'année, toutes les apparences indiquaient que les pertes pendant l'année s'élèveraient à un montant beaucoup plus considérable que pendant l'année précédente; et si l'honorable ministre n'avait pris des mesures rigoureuses pour réduire les frais d'exploitation, sans nuire à sa valeur, la perte aurait probablement dépassé celle de l'année précédente. Grâce cependant à l'action déterminée du ministre, lorsqu'il a pris le contrôle du département au commencement de la deuxième partie de l'exercice, en adoptant des mesures d'économie, la perte causée par l'exploitation du chemin pendant l'année est de \$155,170.93 moindre qu'elle n'a été l'exercice précédent—la perte étant de \$612,204.24, contre \$767,375.17 l'année précédente—et ce résultat a été obtenu en dépit du trafic languissant de la saison et de la diminution qui s'en est suivie dans les recettes comparativement à celles de l'année précédente.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux dernières années se comparent comme suit:—

	1890-91.	1891-92.
Chemin de fer Intercolonial.....	\$2,977,395 38	\$2,945,441 97
Embranchement Windsor.....	30,239 14	33,508 85
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....	174,258 05	157,442 69
	\$3,181,888 56	\$3,136,393 51

Soit une diminution de \$45,495.05 dans les recettes brutes de l'année comparativement à l'année précédente.

Cette diminution des recettes brutes est presque entièrement due à l'état languissant du trafic du fret, particulièrement du trafic local (qui se fait aux taux les plus

élevés), et qui a diminué d'environ 46,000 tonnes comparativement à l'année précédente, tandis que le fret d'entier parcours (transporté à de bas taux) a augmenté d'environ 6,000 tonnes, en sorte que si le trafic du fret local avait été aussi considérable que l'année précédente les recettes nettes auraient accusé un résultat encore meilleur. Toutefois, l'année était trop avancée quand les mesures d'économie adoptées ont pu donner des résultats pour produire l'équilibre entre les recettes et les frais d'exploitation, mais il y a raison d'espérer que si l'on continue la même politique d'économie l'honorable ministre pourra, à la fin de l'année courante, soumettre un état de choses beaucoup meilleur sous le rapport de la recette nette.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dans mon rapport de l'an dernier je mentionnais que les chemins de fer de Prolongement-Est et du Cap-Breton avaient été réunis par acte du parlement au chemin de fer Intercolonial. Comme le coût de ces chemins ainsi que de la section d'Oxford et New-Glasgow est mentionné pour la première fois, cette année, dans le compte du capital de l'Intercolonial, il est donné séparément pour chacun, mais à l'avenir les relevés n'indiqueront qu'une seule somme pour le coût du chemin de fer Intercolonial. Les comptes de l'exploitation de ces parties du chemin sont confondus avec ceux des autres sections de l'Intercolonial et forment un grand tout.

Le trafic du grain de l'ouest pour l'expédition à Halifax a de beaucoup excédé celui des années précédentes, mais on a continué à ne demander pour le transport que le prix excessivement bas de $\frac{1}{100}$ de centin la tonne par mille. Il a été ainsi transporté 1,265,497 boisseaux de grain, et comme il en est arrivé une grande quantité des semaines avant l'époque de l'expédition, et que les élévateurs étaient déjà remplis avant qu'il y eut des navires pour emporter le tout, les voies de service non seulement à Halifax, mais le long de la ligne de Truro à Halifax, se sont trouvées encombrées de wagons chargés, au grand inconvénient et dérangement des affaires ordinaires du chemin. Si ce trafic de grain se continue sur le même pied ou va en augmentant, il n'y a pas de doute que les facilités offertes à Halifax deviendront bien insuffisantes, principalement si on y transporte le grain des semaines et même des mois avant qu'il y en ait besoin pour l'expédition. Mais la question qui se présente c'est de savoir si dans les saisons ordinaires l'on choisira le port d'Halifax pour en faire le débouché du surplus de grain du pays? La question n'a pas encore été résolue, mais si c'est le port que l'on choisit, ce sera parce que l'on y offrira de plus grandes facilités au trafic, et si la chose a lieu le tarif du grain, il me semble, devra être élevé à tel chiffre qui défrayera au moins le prix de transport, car c'est un fait indiscutable que les $\frac{1}{100}$ d'un centin la tonne par mille ne peuvent le faire, en hiver principalement, lorsque le coût du transport se trouve augmenté. Il y a des occasions, sans doute, où c'est un avantage de fournir des chargements à un prix très bas pour les wagons qui autrement s'en iraient à vide.

Le trafic de houille direct a été moins important cette année que depuis quelques années, ce qui peut être attribué jusqu'à un certain point au fait, me dit-on, que les compagnies de houille n'ont pas obtenu des contrats aussi importants qu'autrefois pour l'approvisionnement des lignes-mères.

Le système de chauffage à la vapeur provenant directement de la locomotive des trains à voyageurs a donné beaucoup de satisfaction et a beaucoup contribué au confort ainsi qu'à la sûreté des personnes qui voyagent. On a continué pendant l'année à installer ces appareils de chauffage dans les locomotives et wagons, et la fin de l'année on comptait 62 locomotives et 190 wagons qui se trouvaient munies de ces appareils.

On n'a pas négligé non plus de s'intéresser aux employés du chemin en appliquant pendant l'année des freins à air comprimé automatiques Westinghouse à 13 locomotives et 61 wagons à fret, en sorte qu'il y a maintenant 70 locomotives et 677 wagons à fret qui en sont pourvus, cependant on ne retirera tout l'avantage de l'application de ces freins que lorsque tous les wagons à fret les posséderont.

Il n'a pas encore été dépensé aucune partie du crédit de \$150,000 pour de plus grandes facilités à Halifax.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital au 30 juin 1892 :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à allions.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.									
	206	15	92	6	95	24	99	2071	2130	999	44	10	21	3	
		5	...	...	...	39	...	103	...	471	...	...	...	...
		20				63		2174		794					
										2264					

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'année aux frais du revenu pour maintenir le matériel en bon état :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à allions.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.									
	1	...	4	...	2	4	2	17	40	38	1	...	6	...	
										42					
										29					
										109					

Je ferai ici l'observation que le commis qui a préparé pour le rapport de l'an dernier le relevé du matériel roulant reconstruit pendant l'année, d'après le rapport du mécanicien-chef, a commis une erreur en prenant le nombre à reconstruire au lieu de celui du matériel reconstruit pendant l'année.

L'état pour cette année aurait dû être le suivant :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille de 3 diverses espèces.	Chasse-neige.	Chasse-neige à allions.	Flangers.	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.									
	5	...	2	...	73	157	159	3	4	...	...	...
									10						
									169						

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés chaque année, depuis le 1er juillet 1876, date de l'ouverture de ce chemin au trafic comme ligne directe vers l'ouest.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Recettes.		Profit.		Pertes.		Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.		
1876-77	714	1,661,673	55	1,154,445	33			507,228	22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273	56	1,378,946	78			432,326	78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183	22	1,294,009	69			716 083	53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429	71	1,506,298	48			97,131	23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851	27	1,760,393	92		542 65			725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657	48	2,079,262	66		9,605 18			838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373	27	2,370,910	10		10,547 83			970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433	62	2,384,414	92		6,981 30			1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751	56	2,441,203	66			78,547 90		989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999	67	2,450,093	88			133,905 79		1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369	62	2,660,116	93			262,252 69		1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781	74	2,983,336	05			383,445 69		1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647	73	2,967,801	00			276,846 73		1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575	74	3,012,739	87			547,835 87		1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341	94	2,977,395	38			684,946 56		1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377	00	2,945,441	97			493,935 03		1,264,575	1,297,732

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transporté des mines de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière, à Saint-Jean, et à l'ouest de ces endroits ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, chaque année, depuis l'ouverture de ce trafic en 1879 :—

Année.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	Via Saint-Jean.		
1876-77			103,420	103,420
1877-78			97,043	97,043
1878-79			112,232	112,532
1879-80			135,369	136,466
1880-81	300		174,483	184,607
1881-82	1,097	4,022	218,364	248,158
1882-83	6,102	22,206	227,380	262,423
1883-84	18,015	19,534	252,014	293,562
1884-85	12,837	1,773	213,791	349,004
1885-86	22,014	21,150	215,272	407,592
1886-87	133,440	27,536	233,178	453,585
1887-88	171,170	36,228	309,727	529,659
1888-89	192,871	27,923	338,538	526,487
1889-90	183,704	25,126	366,967	556,546
1890-91	160,026	39,213	344,829	498,038
1891-92	164,453	5,918	392,441	433,806
	113,996			
	35,447			

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté de l'ouest le plus grand nombre de tonnes de houille, soit 192,022 tonnes; depuis lors le trafic direct de houille pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour l'expédition à Halifax, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	Via Saint-Jean.			Via Chaudière.	Via Saint-Jean.	
1876-77.....				Report....	104,400		104,400
1877-78.....				1884-85.....	300,901		300,901
1878-79.....				1885-86.....	389,122		389,122
1879-80.....				1886-87.....	575,880		575,880
1880-81.....				1887-88.....	69,021		69,021
1881-82.....				1888-89.....	129,725		129,725
1882-83.....	31,011		31,011	1889-90.....	502,012		502,012
1883-84.....	73,389		73,389	1890-91.....	148,803	69,534	218,337
A reporter... ..	104,400		104,400	1891-92.....	745,997	519,500	1,265,497
				Total... ..	2,965,861	589,034	3,554,895

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77.....	254,710	1884-85.....	935,977
1877-78.....	657,778	1885-86.....	761,127
1878-79.....	630,329	1886-87.....	763,894
1879-80.....	533,248	1887-88.....	871,838
1880-81.....	672,310	1888-89.....	948,514
1881-82.....	692,095	1889-90.....	1,116,050
1882-83.....	983,916	1890-91.....	1,013,129
1883-84.....	817,134	1891-92.....	954,015

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, chaque année, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77.....	292,852	1884-85.....	734,902
1877-78.....	331,170	1885-86.....	849,800
1878-79.....	302,921	1886-87.....	1,018,395
1879-80.....	534,021	1887-88.....	1,219,035
1880-81.....	565,678	1888-89.....	1,526,158
1881-82.....	560,253	1889-90.....	2,610,202
1882-83.....	1,195,601	1890-91.....	2,890,921
1883-84.....	634,673	1891-92.....	3,776,677

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Pieds.	Année.	Pieds.
1876-77.....	58,006,474	1884-85.....	138,493,675
1877-78.....	56,626,547	1885-86.....	117,186,512
1878-79.....	55,626,696	1886-87.....	161,801,763
1879-80.....	55,462,654	1887-88.....	197,755,272
1880-81.....	72,841,388	1888-89.....	199,507,777
1881-82.....	78,356,418	1889-90.....	210,886,071
1882-83.....	104,633,417	1890-91.....	184,188,324
1883-84.....	131,120,948	1891-92.....	175,474,340

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés, chaque année, sur le chemin depuis son ouverture au trafic comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Nombre.	Année.	Nombre.
1876-77.....	34,414	1884-85.....	70,785
1877-78.....	46,498	1885-86.....	74,498
1878-79.....	47,584	1886-87.....	82,896
1879-80.....	70,990	1887-88.....	98,302
1880-81.....	61,574	1888-89.....	85,960
1881-82.....	73,479	1889-90.....	86,771
1882-83.....	68,338	1890-91.....	95,529
1883-84.....	60,090	1891-92.....	87,889

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises envoyées par mer en Europe, ou en venant, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin, chaque année, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Année.	À la	À Saint-	Aux stations locales.	Total.
	Chaudière pour l'ouest.	Jean pour l'ouest.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77.....				
1877-78.....	14,949		3,405	18,354
1878-79.....	21,628		2,643	24,271
1879-80.....	21,073		4,952	26,025
1880-81.....	15,454		3,334	18,788
1881-82.....	21,607		4,168	25,775
1882-83.....	24,875		7,911	32,786
1883-84.....	19,696		6,533	26,229
1884-85.....	22,787		8,405	31,192
1885-86.....	13,464		8,216	21,680
1886-87.....	16,923		9,811	26,734
1887-88.....	41,864		8,878	50,742
1888-89.....	17,340		11,481	28,821
1889-90.....	9,895		11,730	21,625
1890-91.....	9,923		10,764	20,687
1891-92.....	9,719	17	23,835	33,571

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transportées chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe.

Année.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.....	340			340				
1877-78.....	186			186				
1878-79.....	1,041			1,041				
1879-80.....	12,220			12,220				
1880-81.....	13,872			13,872	4,022		2,902	6,924
1881-82.....	14,256		1,290	15,546	7,146		3,607	10,753
1882-83.....	9,465		508	9,973	11,126		5,497	16,623
1883-84.....	13,778		3,068	16,846	14,543		7,265	21,808
1884-85.....	10,381		3,661	14,042	18,024		8,445	26,469
1885-86.....	4,394		3,998	8,392	7,660		5,858	13,518
1886-87.....	20,450		8,500	28,950	15,044		8,395	23,439
1887-88.....	14,320		14,085	28,405	21,641		7,133	28,774
1888-89.....	24,358		7,160	31,518	12,955		11,120	24,075
1889-90.....	7,390		8,913	16,303	6,778		6,125	12,903
1890-91.....	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.....	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transportées, chaque année, par ce chemin depuis son ouverture comme ligne directe:—

Année.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	À la Chaudière pour l'ouest.	À St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1876-77.....	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.....	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79.....	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.....	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.....	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.....	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.....	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.....	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.....	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86.....	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87.....	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.....	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.....	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.....	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91.....	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92.....	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763

L'on a enlevé les rails en acier de 56 lbs sur un parcours de quarante-trois milles pour les remplacer aux frais du revenu par 4,560 tonnes de rails de 67 lbs; l'on a également renouvelé 500,374 traverses, chiffre qui excède de beaucoup celui des renouvellements d'aucune année antérieure.

1,000 pieds environ du pont de chevalets jeté sur les "Narrows" dans le port d'Halifax ont été emportés pendant une forte tempête, en sorte que la communication par voie ferrée avec Dartmouth a été coupée. De promptes mesures furent

prises pour reconstruire, mais comme l'eau a une profondeur variant de 50 à 60 pieds aux endroits profonds il a fallu du temps pour faire l'ouvrage; toutefois le trafic n'a pas été interrompu plus qu'il n'a fallu. Le coût de la reconstruction s'est élevé à \$32,000; on peut considérer que c'est là une dépense extraordinaire imputée sur le revenu de l'année et qui ne se répétera pas, on l'espère, d'ici à bon nombre d'années. La même tempête qui a détruit le pont dans le port d'Halifax a également emporté les chevalets du quai en eau profonde à Halifax, sur lequel se transporte le grain des éleveurs aux navires. Le coût du remplacement de cette construction était une dépense imprévue. D'une année à l'autre cependant nous trouvons de ces items de dépense sur laquelle nous n'avons aucun contrôle et qui se produit inopinément par suite de l'action des éléments, et nous ne pouvons jamais calculer quelle sera pendant une année la destruction par l'effet du feu, du vent et de l'eau. C'est l'espoir cependant qu'en continuant la politique d'économie adoptée par l'honorable ministre on obtiendra prochainement l'équilibre entre les recettes et les frais d'exploitation. Pour cela il faudra que ces dépenses soient les plus basses possible, tout en tenant compte de la valeur du chemin, ce qui ne pourra s'obtenir que si le chef de chaque division du chemin de fer contrôle entièrement les hommes sous ses ordres et surveille attentivement les travaux afin qu'il n'y ait pas de dépense inutile.

COMPTÉ DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel le 30 juin 1891..	\$53,629,714	81
Ajoutez les dépenses durant l'exercice 1891-92.....	320,218	84
Coût total le 30 juin 1892.....	\$53,949,933	65

Se décomposant comme suit :—

	Chemin.		Matériel roulant.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Chemin de fer Intercolonial.....	40,106,073	45	7,053,494	06	47,159,567	51
Prolongement-Est.....	1,127,859	02	196,183	79	1,324,042	81
Section d'Oxford et New-Glasgow.....	1,488,567	62	336,624	52	1,825,192	14
Chemin de fer du Cap-Breton.....	3,490,118	65	151,012	54	3,641,131	19
	46,212,618	74	7,737,314	91	53,949,933	65

Comme ces chemins n'en forment plus qu'un seul en vertu d'un acte du parlement, le compte du capital comprendra à l'avenir le coût du chemin et du matériel roulant du chemin de fer Intercolonial.

Le chemin et le matériel sont en très bon état, et les rampes de même que l'alignement général de la ligne-mère sont dans des conditions spéciales pour assurer une bonne vitesse aux convois rapides d'entier parcours.

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis a exploité ce chemin en vertu d'un arrangement en date du 21 septembre 1871 pour un terme finissant le 1er janvier prochain, renouvelable aux mêmes conditions, ou à toutes autres conditions que l'on conviendra mutuellement. D'après l'arrangement la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite le chemin et l'Etat entretient la voie et les constructions, la première partie recevant les deux tiers des recettes brutes et l'autre un tiers. Le chemin a été bien entretenu, et on a enlevé les rails en fer usés sur un parcours de 4½ milles pour les remplacer par des rails en acier de 56 livres avec éclisses à cornières; en un mot la voie est en bon état de service.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant les recettes et leur division entre l'embranchement Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, l'entretien, les frais et recettes nettes de l'embranchement Windsor pendant chaque année depuis 1880.

Année.	Milles en exploitation.	1/3 des recettes brutes.		Prop. du 1/3 des recet. brutes créditée à la ligne de la Jonct. O. jusqu'à Halifax.		Prop. du 1/3 des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.		Coût de l'entretien.		Profit.		Perte.	
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1880-81..	32	28,434	29	7,217	76	21,216	53	20,502	26	714	27		
1881-82..	32	28,461	07	7,407	88	21,053	19	13,099	55	7,953	64		
1882-83..	32	32,199	77	8,085	88	24,113	89	23,103	93	1,009	96		
1883-84..	32	30,428	39	7,409	46	23,018	93	22,140	86	878	07		
1884-85..	32	32,246	30	7,794	95	24,451	35	18,751	96	5,699	39		
1885-86..	32	31,185	63	7,527	52	23,658	11	19,229	49	4,428	62		
1886-87..	32	33,564	58	8,237	00	25,327	58	26,042	33			714	75
1887-88..	32	32,242	85	7,689	30	24,553	55	24,040	33	513	22		
1888-89..	32	37,313	43	8,941	32	28,372	11	20,856	50	7,515	61		
1889-90..	32	39,544	19	9,381	73	30,162	46	18,982	82	11,179	64		
1890-91..	32	39,519	56	9,284	43	30,235	13	28,931	71	1,303	42		
1891-92..	32	42,891	23	9,382	38	33,508	85	19,514	37	13,994	48		

Si l'on renouvelle l'arrangement du 21 septembre 1871, je suggérerais d'imposer à la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis la condition d'exploiter et d'entretenir la voie et les constructions. Cet arrangement, j'en suis convaincu, donnerait plus de satisfaction au gouvernement de même qu'à la compagnie.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel roulant le 30 juin 1891.....	\$3,741,780 89
Dépense pendant l'année :—	
Déplacement des bâtiments de la gare de Summerside.....	\$4,995 42
Terrain à la gare de Charlottetown.....	3,305 07
Coût total, le 30 juin 1892	\$3,750,081 38
Ces chiffres se décomposent comme suit :—	
Coût du chemin.....	\$3,291,352 38
Coût du matériel roulant.....	458,729 00
Coût total le 30 juin 1892.....	\$3,750,081 38

Le matériel roulant porté au compte du capital et représentant la somme de \$458,729 se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés.	Wagons-plate-formes.	Fongons de conducteurs.	Fongon de payeur.	Chasse-neige.	Flangiers.
	1re classe.	2e classe.	Wagon à bagage et à fumier.	Wagon officiel.						
21	17	15	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant construit pendant l'année se compose de :—Un wagon fermé.

COMPTE DU REVENU.

Le trafic de l'année qui nous occupe a été très languissant et accuse une diminution dans le transport et des voyageurs et du fret. Le nombre des voyageurs a été de 6,119 de moins et la quantité de fret de 8,446 tonnes aussi de moins que pendant l'année précédente. En conséquence on a constaté la diminution suivante des recettes : pour les voyageurs \$1,333.02, pour le fret \$11,677.59, pour les malles et divers \$3,804.75, soit une diminution totale des recettes de \$16,815.36 comparative-ment à l'année précédente.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le tonnage du fret et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque année depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Année.	Milles en ex- ploitation.	Frais d'exploita- tion.	Recettes brutes.	Perte.	Tonnes de fret trans- portées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		
1875-76.....	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77.....	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78.....	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79.....	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80.....	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81.....	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82.....	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83.....	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84.....	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85.....	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86.....	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87.....	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88.....	211	229,639 95	158,363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89.....	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90.....	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91.....	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92.....	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389

L'augmentation du chiffre de la perte sur celui de l'année précédente a été en partie causée par le naufrage, au large du Cap-Breton, du navire portant les nouveaux rails d'acier qui auraient dû être posés sur la voie en 1890-91, et ne l'ont pas été au cours de cet exercice. D'un autre côté les nouveaux rails en acier obtenus pour les deux exercices ont tous été posés en 1891-92 et débités contre le revenu de cette dernière année. Le total des frais s'est donc élevé à \$36,175.19, et la moitié de cette somme, dans le cours ordinaire des choses, aurait dû être débitée contre le revenu de 1890-91, de sorte que la perte pendant chacune de ces deux dernières années se serait chiffrée par \$101,819.62 en 1890-91 et 114,176.10 en 1891-92.

Pendant l'année on a enlevé les rails en fer de 40 lbs sur un parcours de 11½ milles, pour les remplacer par des rails en acier de 50 lbs.

La longueur du chemin sur laquelle il y a aujourd'hui des rails en acier est de.....	Milles. 85
Et des rails en fer de.....	126

Longueur totale du chemin..... 211

On se propose de continuer chaque année à remplacer environ 8 ou 9 milles des vieux rails en fer par de nouveaux rails d'acier jusqu'à ce que toute la ligne en soit pourvue, tout en utilisant les meilleurs des vieux rails en fer pour les réparations.

On a entretenu la voie et le matériel roulant en bon état.

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

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Le secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 26 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1892.

Je joins à mon rapport ceux de l'ingénieur en chef et du mécanicien-chef, de même que les états suivants préparés par le comptable et le trésorier en chef:—

- N° 1. Compte du capital.
- “ 2. Compte du revenu.
- “ 3. Frais de traction.
- “ 4. Dépenses pour wagons.
- “ 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
- “ 6. Dépenses pour gares.
- “ 7. Frais généraux.
- “ 8. Compte d'approvisionnements généraux.
- “ 9. Bilan général.
- “ 10. Etat comparatif des moyennes.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, soit 1,142 milles.

CAPITAL.

Le coût total du chemin et du matériel le 30 juin 1891,
d'après le dernier rapport, était de\$46,988,163 13

A déduire, remboursement à compte de la dépense de
l'année précédente. 132 29

Coût total le 30 juin 1891.....\$46,988,030 86

Coût des chemins de fer suivants et de leur matériel roulant, le 30 juin 1891:—

Chemin de fer de Prolongement-Est, d'après
le dernier rapport.....\$1,321,986 89

A ajouter, les paiements effectués à Ottawa... 2,055 92

\$1,324,042 81

Chemin de fer Oxford et New-Glasgow..... 1,176,446 91

Chemin de fer du Cap-Breton..... 3,541,194 23

6,641,683 95

Total.....\$ 53,629,714 81

Les additions de l'année ont été les suivantes:—

Pont de service à Truro.....\$ 5,983 70

Escalier à Halifax..... 691 00

Voie de service de la Compagnie de filature
d'Halifax.. 3,184 09

Plus grandes facilités à Moncton..... 710 00

do do New-Glasgow..... 11,107 91

do do Saint-Jean..... 1,086 85

Prolongement en face de la cité de Saint-Jean... 176 15

Nouvelles propriétés à Saint-Jean..... 79,960 42

Embranchement Dartmouth..... 796 46

Embranchement d'Indian-Town..... 642 75

Embranchement Saint-Charles..... 45,171 27

Matériel roulant..... 22,026 25

\$175,536 65

Chemin de fer du Cap-Breton et Prolongement Est—

Bac pour convoi entre Mulgrave et la Pointe-

Tupper..... \$ 10,297 65

Chemin de fer Oxford et New-Glasgow..... 48,745 23

Chemin de fer du Cap-Breton..... 89,639 31

\$ 320,218 84

\$ 53,949,933 65

Le pont de service à Truro est une structure de fer de 300 pieds de longueur qui traverse la cour du chemin de fer. Le chiffre mentionné plus haut couvre le coût total.

Escalier à Halifax.—Le prix entier d'un escalier couvert en face de la gare des voyageurs de Halifax et aboutissant à la rue Lockman.

Plus grandes facilités à Moncton.—Le coût de quelques nouvelles machines-outils pour les ateliers.

Plus grandes facilités à New-Glasgow.—Partie du coût d'une nouvelle gare et de bureaux, ainsi que de l'agrandissement du hangar à marchandises de la cour.

Plus grandes facilités à Saint-Jean.—Pour terres obtenues il y a quelques années pour les fins de chemins de fer.

Prolongement en face de la cité de Saint-Jean.—Dépenses pour le tracé du chemin.

Nouvelle propriété à Saint-Jean.—Partie du coût de la propriété Harris attenante à la gare du chemin de fer.

Embranchement Dartmouth.—Pour payer des terrains obtenus à l'époque de la construction.

Embranchement d'Indian-Town.—Paiement de réclamations pour terrains et frais de règlement de ces réclamations.

Embranchement Saint-Charles.—Paiement de réclamations pour terrains et frais légaux à ce sujet.

Matériel roulant.—Coût de l'installation de freins à air comprimé automatiques Westinghouse à 61 wagons à fret et 13 locomotives, ainsi que d'un appareil de chauffage à la vapeur dans 41 wagons à voyageurs et 5 locomotives.

Le nombre total des wagons à fret pourvus du frein à air comprimé automatique Westinghouse est maintenant de 661.

190 wagons à voyageurs sont aujourd'hui chauffés au moyen de la vapeur produite par la locomotive, et 62 locomotives sont munies des appareils qu'il faut pour cet objet.

Bac pour convoi entre Mulgrave et la Pointe-Tupper.—Travaux exécutés aux abords et matériaux fournis.

Chemin de fer Oxford et New-Glasgow, et chemin de fer du Cap-Breton.—Ces montants couvrent les dépenses encourues par la division de la construction.

COMPTÉ DU REVENU.

Les dépenses et les recettes de l'année ont été les suivantes:—

Dépenses.....	\$3,439,377 00
Recettes.....	2,945,441 97
	<hr/> \$ 493,935 03

Comparaison des recettes brutes de l'année avec celles de l'année précédente:—

En 1890-91.....	\$2,977,395 38
En 1891-92.....	2,945,441 97
	<hr/> \$ 31,953 41

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les recettes provenant du trafic des voyageurs sont comme suit :

En 1890-91.....	\$962,316 88
En 1891-92.....	961,427 94
	\$ 888 94

Les recettes du trafic de fret se comparent comme suit :

En 1890-91.....	\$1,854,629 88
En 1891-92.....	1,803,529 03
	\$ 51,100 85

Les recettes pour le transport des malles de l'Etat et autres articles montrent les résultats suivants :

En 1891-92.....	\$180,485 00
En 1890-91.....	160,448 62
	\$ 20,036 38

Le nombre de voyageurs comparé à ceux qui ont été transportés l'an dernier est comme suit :

En 1890-91.....	1,298,304
En 1891-92.....	1,297,732
	572

Le poids du fret indique les chiffres suivants :

	Tonnes.
En 1890-91.....	1,304,534
En 1891-92.....	1,264,575
	39,959

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de fret, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :

Articles.	1890-91.	1891-92.	Augmentat. tion.	Diminution.
Barils de farine.....	1,013,129	954,015		59,114
Boisseaux de grain.....	2,890,921	3,776,677	885,756	
Bois de construction, en pieds.....	184,138,324	175,474,340		8,663,984
Têtes de bétail vivant.....	95,529	87,889		7,640
Autres marchandises, en tonnes.....	899,724	858,635		41,089

Il y a eu diminution dans la quantité du fret de presque chaque espèce.

L'augmentation relativement au grain transporté se constate dans l'avoine, l'orge et les pois envoyés à Halifax pour l'expédition.

La quantité de houille transportée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces supérieures, comparée à celle de l'année précédente, est comme suit :

	Tonnes.		Tonnes.
	<i>Via</i> la Jonction de la		<i>Via</i> Saint-Jean .
Pendant l'année terminée le 31 décembre 1890...	Chaudière et Québec.		7,663
do		137,355	137
do		1891.... 116,005	7,663

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'année précédente :—

En 1890-91	\$3,662,341 94
En 1891-92.....	3,439,377 00
	\$222,964 94

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier :—

Par mille parcouru par les locomotives—

	Centins.
1890-91.....	60.23
1891-92.....	60.96

Par mille parcouru par les convois—

1890-91.....	72.84
1891-92.....	73.13

Par mille de chemin de fer—

1890-91.....	\$3,347 66
1891-92.....	3,011 71

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux constructions, et tous les ouvrages du chemin de fer ont été entretenus en bon état de service.

500,374 nouvelles traverses ont été placées sur la voie; 160 milles du chemin ont été reballastés; 43 milles ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants, chaque rail pesant 67 lbs à la verge, et 3 milles de voie d'évitement nouvelle ont été construits en différents endroits.

Le pont jeté sur les *Narrows* du port d'Halifax à Richmond a été emporté pendant une tempête, et il a été reconstruit au coût de \$32,000.

On a remplacé trois ponts en bois par d'autres en acier.

On a également construit sept nouveaux ponts en acier plus forts, de 20 travées en tout, pour en remplacer d'autres en fer.

Les tabliers d'un grand nombre de ponts ont été renouvelés et mis en meilleur état.

Il a été construit deux nouveaux ponts à tablier supérieur pour en remplacer d'autres en bois.

Les clôtures ont été réparées au besoin, et il en a été construit de nouvelles sur un parcours de 103 milles.

Outre les réparations aux paraneiges existants, il a été reconstruit 14,000 pieds linéaires de ces paraneiges.

Les constructions protégeant la voie contre la neige (*snow sheds*) ont été réparées au besoin et il en a été refait 1,600 pieds linéaires.

On a entretenu en bon état les bâtiments sur la voie. Il a de plus été construit une gare et le logement de l'agent, deux autres logements pour des agents, deux salles de fret, deux grands hangars pour la houille de 300 pieds chacun, un bâtiment en brique de 51 pieds par 42, outre plusieurs autres plus petits bâtiments. La gare d'Amherst a subi d'importantes modifications et améliorations.

Les quais et chevaux ont également subi d'importantes réparations.

Beaucoup de dragage a été fait à Pictou-Landing et à Saint-Jean.

Le matériel roulant a été réparé au besoin et est en bon état.

Il a été acheté quatre nouvelles et puissantes locomotives pour le trafic du fret afin de maintenir la même quantité de matériel roulant; on a aussi reconstruit une locomotive dans les ateliers du chemin de fer.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Il a été acheté ou reconstruit dans les ateliers du chemin de fer dix wagons à voyageurs, cent soixante-huit wagons à marchandises, un chasse-neige et six flangers, afin de remplacer ceux qui étaient hors de service.

Le service de l'eau a été bien entretenu.

MATÉRIEL D'ÉQUIPEMENT.

Valeur des fournitures achetées.....	\$ 1,022,186 70
Valeur des fournitures employées.....	1,420,683 21
Valeur du vieux matériel vendu.....	81,644 04

Le matériel en main à la fin de l'année valait :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible.....	\$ 471,826 38
Rails et attaches en fer et en acier.....	120,556 21
Vieux matériel à vendre.....	131,482 03
	<hr/>
	\$723,864 62

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1891-92 n'a pas été très rigoureux, et les convois n'ont été que rarement retardés par la neige. Le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace s'est élevé à une somme beaucoup moindre que l'année précédente.

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

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général,
Chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

N^o 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 COMPTE DU CAPITAL, année finissant le 30 juin 1892.

AV.

Dt.

1891.	\$ cts.	1891.	\$ cts.	1891.	\$ cts.
30 juin...	46,988,030 86	30 juin...	53,629,714 81	Par le gouvernement fédéral.....	53,629,714 81
1892.	1,324,042 81				
	1,776,446 91				
	3,541,194 23		53,629,714 81		
30 juin...	3,184 09				
	45,171 27				
	22,026 25				
	176 15				
	11,107 91				
	642 75				
	691 00				
	710 00				
	1,086 65				
	79,960 52				
	796 46				
	5,983 70				
	171,536 65				
	10,297 65				
	48,745 23				
	81,689 31		320,218 84		320,218 84
			53,940,983 65		53,940,983 65

THOMAS WILLIAMS,
 Comptable en chef et trésorier.

MONROE, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT.

COMPTE DU REVENU, année finissant le 30 juin 1892.

Av.

Année précédente.	Dépenses.	Année finissant le 30 juin 1892.	Année précédente.	Recettes.	Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
1,281,800 32	Traction, relevé n° 1.....	1,148,199 20	962,316 88	Voyag.....	961,427 94
808,212 35	Voitures, relevé n° 2.....	703,557 89	1,854,629 88	Fret.....	1,803,529 03
955,293 68	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3.....	1,007,935 40	160,448 62	Malles et divers..	180,485 00
396,320 22	Gares, relevé n° 4.....	393,569 74	2,977,395 38		2,945,441 97
197,006 56	Frais généraux, do n° 5...	189,263 60	684,946 56	Balance.....	493,935 03
3,638,633 13		3,442,525 83			
23,708 81	Circulation, par mille.....	3,148 83			
3,662,341 94		3,439,377 00	3,662,341 94		3,439,377 00

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
11,851 10	Salaire du surint. des mécanic., des commis, dépenses de bur. et frais de voyage	11,985 68
274,281 45	Salaires, mécaniciens, chauffeurs, etc.....	273,946 11
555,848 04	Combustible.....	485,123 87
52,172 11	Huile, suif, chiffons et autres menus articles.....	47,324 88
304,550 77	Réparations aux locomotives, tenders et à outillage.....	273,548 23
51,496 55	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	33,979 92
31,600 30	Divers.....	22,290 51
1,281,800 32		1,148,199 20

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
102,388 24	Réparations aux voitures à voyageurs	89,811 00
24,627 52	do aux wagons-poste, d'express et à bagage	24,656 74
283,029 80	do aux wagons à fret et aux fourgons de conducteurs	210,149 12
21,181 51	do aux chasse-neige et flangers	8,297 98
259,940 94	Salaire des conduct., des hommes en ch. des conv. de bagage et des serre-freins	247,725 93
27,101 53	Huile et chiffons pour les machines	25,643 02
64,975 67	Menus approvisionnements et combustible	63,524 71
24,967 14	Divers	33,749 39
808,212 35		703,557 89

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
7,864 26	Mécaniciens-chefs et aides, salaires, commis et dépenses de bur. et de voyage ..	7,753 96
396,937 65	Gages pour réparations à la voie, aux clôtures, sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	425,053 54
181,364 70	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de service construites	150,649 59
45,975 39	Traverses	112,912 04
159,894 31	Bois de construction, de charpente, etc., pour réparer les ponts, les barrières pour la protection des animaux, les clôtures, les hangars, etc	169,378 31
5,345 04	Réparations aux quais	9,588 00
68,755 29	Réparations aux bâtiments et plates-formes	87,836 88
13,020 80	Réparations à l'outillage	11,410 52
74,055 07	Pour enlever la glace et la neige	30,340 43
2,081 17	Divers	3,012 10
955,293 68		1,007,935 40

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
297,226 60	Salaires et gages des agents de gares, des agents, commis, télégraphistes, agent de fret, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers...	306,068 66
99,093 62	Combustible, huile, lumière, papeterie, billets de passage, et autres faux frais.....	87,501 08
396,320 22		393,569 74

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES—(Relevé n° 5).

Année précédente.		Année finissant le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
73,338 73	Surintendants en chef, surintendants de district, expéditeurs de convois, agent général du fret, agent général des voyageurs, commis, et dépenses de bureau et de voyage.....	76,366 77
25,248 67	Div. de la comptabilité—App. du comptable en chef et du trésorier, de l'audit, du trafic, du payeur, du caissier, des commis, et dépenses de bur. et de voyage	25,578 91
16,964 06	Domages aux hommes, aux animaux et aux marchandises.....	6,758 26
26,674 42	Services des passages d'eau.....	29,922 20
1,298 51	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	2,766 13
38,901 19	Divers—Impressions, annonces, etc.....	32,699 79
14,580 98	Dépenses d'agences.....	15,171 53
197,006 56		189,263 60

THOMAS WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT.

BILAN GÉNÉRAL, année finissant le 30 juin 1892.

AV.

	\$	cts.		\$	cts.
Caisse.....			Canada.....	1,018,252	07
Approvisionnements généraux—			Frêt non réclamé.....	218	82
Approvisionnements ordinaires, combustible.....	\$471,825	38	Compte indéterminé.....	3,513	50
Attaches de fer et d'acier.....	120,556	21	0 07		
Vieux matériel à vendre.....	131,462	03	C. de f. du Pacifiq. Canad. div. du N.—Brunswick—compte du trafic.	0	06
Gares.....			Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard	36	65
Loyers.....			Chemin de fer Grand-Tronc—général	8,806	45
Comptes des départements—			Associat. de Bienfaisance et d'Assurance du ch. de fer. Intercolonial.	1	85
Agriculture.....	\$ 6,287	42	Cie de navigation de l'Île du Prince-Edouard.....	0	81
Postes.....	29,810	00	Chemin de fer d'Albert-Sud.....	13	45
Marine.....	16	30	Cie de houille Intercoloniale.....	22	69
Milice.....	3,144	16			
Chemin de fer Canada-Est—compte du trafic.....	\$ 6,318	56			
do	651	45			
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest—compte général.....	\$ 15,893	35			
do	1,637	42			
Chemin de fer Grand-Tronc—compte du trafic.....	17,530	77			
Québec-Central.....	6,040	99			
Matériel roulant du Pacifique Canadien.....	5,381	85			
Oxford et New-Glasgow.....	22,446	90			
Chemin de fer Windsor et Annapolis—compte général.....	4,240	75			
Chemin de fer de Joggins.....	341	06			
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard.....	3	74			
Chemin de fer de Caraquette.....	19	28			
Chemin de fer Kent-Nord.....	314	09			
Chemin de fer Temiscouata.....	1	41			
Chemin de fer du Pacifique Canadien—général.....	7	33			
Chemin de fer Bouctouche et Moncton.....	9,090	19			
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.....	102	80			
Chemin de fer du Cap-Breton.....	3	15			
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.....	15,914	09			
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.....	40	50			
Chemin de fer du Pacifique Canadien—division du Nouv.—Brunswick.....	10	82			
Chemin de fer Salisbury et Harvey.....	4,316	80			
Chemin de fer Maine-Central.....	54	60			
	15	70			
	30,257	88			
	6,970	01			
	17,530	77			
	6,040	99			
	5,381	85			
	22,446	90			
	4,240	75			
	341	06			
	3	74			
	19	28			
	314	09			
	1	41			
	7	33			
	9,090	19			
	102	80			
	3	15			
	15,914	09			
	40	50			
	10	82			
	4,316	80			
	54	60			
	15	70			

	\$	cts.
Chemin de fer Sud-Est.....	12	50
Chemin de fer New-York et Nouvelle-Angleterre.....	9	80
Chemin de fer Springhill et Parrsboro'.....	3,161	99
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton.....	1,151	42
Embranchement d'Elgin.....	726	10
Elgin, Pétrocodiac et Havelock.....	12	40
Chemin de fer Chicago et Grand-Tronc.....	16	50
Chemin de fer Canada-Atlantique.....	2	64
Chemin de fer Hamilton et Dayton.....	1	60
Chemin de fer Ann Harbour et Michigan.....	0	57
Chemin de fer Central.....	1	28
Cie de fer et de houille de Cumberland.....	53	19
Chemin de fer "St. John Street".....	20	00
Cie de wagons palais Pullman.....	403	55
Cie de messageries Canadienne.....	1,500	00
Cie de steamers Allan.....	1,802	13
Cie de houille de l'Acadie.....	823	93
Cie de houille Internationale.....	19	32
Cie de fer de "Londonderry".....	15	10
Cie "Union Bearings".....	928	18
Cie de Filature de Coton d'Halifax—Voie de service.....	10,802	78
Usine de Poulson.....	24	00
Ville de Dartmouth.....	273	25
Cie de télégraphe "Western Union".....	1,565	17
Ontario Car and Foundry Co.,	1,276	00
Steamer "Admiral".....	7,516	22
do "Contest".....	2,213	75
do "Labrador".....	23	50
do "Sarnia".....	12	50
Cie de fer et de houille de New-Glasgow.....	27,558	43
Remises perdues ou déduites.....	788	81
Station Nauwigewauk.....	3	00
Station Glengarry.....	5	00
Station Bloomfield.....	25	21
Embranchement de houillères.....	65	84
Station Welford.....	55	00
Station Sainte-Luce.....	80	00
Station du Bic.....	107	12
Station Saint-Arsène.....	6	65
Station de la Vallée.....	72	71
Station Iona.....	40	00
Station Nappan.....	28	38
Station de la Jonction de Kent.....	28	38

54

Station de la Jonction Derby.....	231	04
Station de la Jonction Gloucester.....	78	87
Station Dalhousie.....	19	69
Station Campbellton (fret).....	25	00
Station de l'Île Verte.....	25	00
Goëlette "Mary Jane".....	71	30
Moulin à farine de Cold Brook.....	1,907	41
Cie de Conserves de Viande (St. Caméls).....	6	50
Cie de Machinerie et Fonderie de Truro.....	231	67
Cie de Verrière de la Nouvelle-Ecosse.....	20	03
Cie de Filature de Coton d'Halifax.....	19	80
Comptes individuels.....	20,193	50
Total.....	1,030,866	39

Total.

1,030,866 39

E. O. E.

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1892.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, année finissant le 30 juin 1892.

	1892.	1891.
Longueur de la voie	1,142	1,094
Parcours des locomotives	5,641,888	6,080,791
do des convois.....	4,703,151	5,027,791
do des wagons.....	51,940,141	56,492,801
Recettes par mille pour chaque locomotive..... Centins	52·21	48·96
do de chemin de fer..... Piastres	2,519·19	2,721·57
Par cent des recettes prov. des voyageurs sur les recettes brutes.....	32·64	32·32
do du fret	61·23	62·29
do des autres recettes	6·13	5·39
Dépenses par mille de parcours par locomotive—		
Salaire des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs..... Centins	4·85	4·51
Combustible	8·60	9·14
Huile, suif, chiffons et menus articles.....	·84	·86
Réparations aux locomotives.....	4·85	5·01
Réparations pour l'eau et les réservoirs.....	·60	·84
Divers.....	·40	·52
Total.....	20·14	20·88
Appoint. du surintend. des mécaniciens, et dépenses de bureau et de voyage	·21	·20
Total.....	20·35	21·08
Traction—par mille de locomotive.....	20·35	21·08
Dépenses des wagons—par mille de locomotive.....	12·47	13·29
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille de locomotive.....	17·87	15·71
Dépenses de gares	6·98	6·52
Dépenses générales	3·35	3·24
Total.....	61·02	59·84
Parcours des wagons..... Av	·06	·39
Total par mille de locomotive.....	60·96	60·23
Traction—par mille de convoi.....	24·41	25·49
Dépenses des wagons—par mille de convoi.....	14·96	16·08
Entretien de la voie et des travaux—par mille de convoi d'art.....	21·43	19·00
Dépenses de gares	8·37	7·88
Dépenses générales	4·02	3·92
Total.....	73·19	72·37
Parcours des wagons..... Cr.....	·06	·47
Total par mille de convoi.....	73·13	72·84
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer.....	3,011·71	3,347·66

THOMAS WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, 21 septembre 1892.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de la division du génie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements placés sous ma surveillance a été portée de 1,048 à 1,144 milles, par l'addition de la division du Cap-Breton depuis la Pointe-Tupper jusqu'à Sydney et Sydney-Nord, soit en tout 96 milles.

Dans le cours de l'année on a remplacé sur un parcours de 43 $\frac{3}{4}$ milles les vieux rails d'acier (de 4 pouces) par d'autres de 4 $\frac{1}{2}$, d'un poids de 67 livres à la verge.

TRAVERSES.

Il a été renouvelé au cours de l'exercice 500,374 traverses ordinaires et 113 traverses de croisement.

BALLASTAGE.

Environ 125,000 verges cubes de ballast ont été utilisées pendant l'année sur le parcours entier de la voie. Ce service a coûté \$44,818.24. On a acheté une nouvelle fosse d'emprunt de 15 acres à Anagance et construit au coût de \$9,500 une ligne d'embranchement de 2 $\frac{3}{8}$ milles pour s'y rendre.

SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Il a été construit un sémaphore électrique à Amherst et un autre du genre ordinaire à Shubénacadie. Des signaux-sémaphores ordinaires ont été également érigés à toutes les stations de la division d'Oxford et New-Glasgow. Ces travaux ont été débités au compte du capital.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Il a été construit trois milles de nouvelles voies d'évitement le long de la ligne dans le cours de l'année.

CLÔTURES.

Cent trois milles et un tiers de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont été construits pendant l'année et une grande quantité réparée.

Ce service a coûté \$40,405.70.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGES.

On a renouvelé au cours de l'exercice, dans la division nord n^o 2, 1,600 pieds d'abris contre la neige, ainsi qu'accompli des réparations considérables à d'autres abris de la même division.

On a également renouvelé 14,023 pieds de clôtures paraneiges et réparé considérablement ailleurs le long de la ligne. Le coût de ces travaux s'est élevé à \$15,801.42.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, on a renouvelé à grands frais 950 pieds du vieux chevalet en épINETTE rouge, à l'approche du hangar à charbon, en utilisant du pin résineux de Géorgie.

Le 7 septembre, un violent coup de vent a emporté environ 400 pieds de la galerie de l'élévateur à grain et sérieusement endommagé la courroie et d'autres parties du mécanisme. Ces réparations ont été exécutées au coût d'environ \$1,500.

Il a été construit un passavant à coulisse pour relier le hangar à marchandises à la tête de ligne en eau profonde au hangar des immigrants, afin de faciliter le transport des bagages. De fortes réparations ont été exécutées aux abords de la voie en chevalets conduisant au hangar à fret.

A Richmond on a renouvelé en pin résineux 200 pieds linéaires des abords en épINETTE rouge de la voie à charbon sur le quai extérieur.

1,000 pieds linéaires à peu près du pont traversant le port de Richmond ont été emportés par le violent coup de vent du 7 septembre. Cette partie du pont a été remplacée et ouverte au trafic avant la fin de la saison.

La dépense pour ce service s'est élevée à \$32,000.

A Stewiacke le quai construit pour la commodité du commerce de Maitland a été sérieusement endommagé par la glace en avril dernier. On en a démolé une partie, puis consolidé le reste au moyen de pilotis et de chaperons, en sorte qu'il vaut mieux maintenant qu'avant d'avoir été endommagé.

A Truro on a soigneusement réparé le hangar à charbon et les abords de la voie à chevaux.

Les réparations nécessaires ont été exécutées aux quais de Mulgrave et de la Pointe Tupper.

A Dorchester on a renouvelé une grande partie du plancher du quai. Il a été aussi fourni trente nouvelles défenses.

A Saint-Jean il a été fait des réparations très considérables au quai de la tête de ligne en eau profonde sur la division de la baie Courtenay. On s'est également procuré six autres poteaux d'amarrage pour ce quai.

Une forte tempête qui a sévi en octobre dernier a enlevé environ 300 pieds du quai de la Pointe-du-Chêne, et sérieusement endommagé certaines autres parties du même quai. Ces dommages ont été réparés.

BÂTIMENTS ET PLATES-FORMES.

A la station de North-Street il a été posé un nouveau plancher en bois dur dans la salle d'attente et construit un nouveau bureau à l'usage de l'agent des billets.

Le bureau du contrôleur du fret a été agrandi de 12 par 9 pieds, et la maison de l'aiguilleur réparée.

A Richmond on a renouvelé 8 rangées de longrines de la fosse à bestiaux. On a également renouvelé la voie conduisant au hangar à houille, de 60 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur.

Le hangar à charbon de la voie supérieure a été recouvert d'un bâtiment de 300 pieds de longueur, 50 pieds de largeur, sur montants de 14 pieds, en sorte que l'on peut maintenant décharger le charbon à l'abri. Le toit plat et les ouvertures sont à présent inutiles.

A Rockingham la plate-forme a été allongée de 50 pieds.

A Bedford la plate-forme a été allongée de 50 pieds.

A Enfield on a construit une nouvelle plate-forme de chargement et renouvelé les fosses à bestiaux.

A Elmsdale la plate-forme des voyageurs a été renouvelée.

A Shubenacadie la plate-forme de la gare de 340 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur a été renouvelée. La toiture de la gare a été recouverte en tôle. L'enclos à bestiaux a été renouvelé et l'on a réparé la plate-forme de chargement.

A Brookfield on a renouvelé les fosses et le parc à bestiaux.

A Truro on a renouvelé les longrines de la gare. Le restaurant a subi d'importantes réparations et on a aussi considérablement perfectionné le drainage. La forge située à l'extrémité ouest de la cour a été transportée à côté de la remise à locomotives, de sorte que le contremaître mécanicien pourra ainsi mieux surveiller les forgerons. Cela a nécessité la reconstruction des forges, cheminées, etc. On a construit une nouvelle remise à outils pour le chef des cantonniers. Des réparations générales ont été exécutées à la remise à locomotives du hangar à charbon et autres bâtiments dans la cour de Truro.

A Riverside la station a été complètement réparée. Les murs du bureau ont été entièrement lambrissés.

On a renouvelé deux fosses à bestiaux à cet endroit.

Au garage de Lorne on a construit une nouvelle halte.

Au garage Campbell on a construit une remise à outils pour les cantonniers.

A New-Glasgow on a passé des contrats pour la construction d'une nouvelle gare à voyageurs en briques, une importante addition au hangar à marchandises et une grande salle à bagages.

La cour et les voies de service ont été aussi disposées d'une nouvelle façon et agrandies. Ces améliorations sont maintenant presque terminées.

A Pictou-Landing la plate-forme de la station de 116 pieds de longueur sur 9 pieds de largeur a été renouvelée. On a installé comme hangar à marchandises une partie de l'extrémité ouest de la station.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Merigomish-Ouest le toit de la gare a été recouvert en tôle.

A Piedmont on a également recouvert en tôle et peinturé le toit de la station.

A Avondale la station a été réparée.

A Marshy-Hope il a été construit une petite cuisine à l'usage de l'agent en arrière de la gare, et le toit de la gare a été recouvert en tôle et peinturé.

A Antigonish on a peinturé la façade de la gare. Le bureau de l'agent a été agrandi et peinturé, et la plate-forme à voyageurs prolongée de 8) pieds sur 6 pieds de largeur.

A Pomquet et Heatherton on a examiné la station et exécuté les réparations nécessaires.

A Tracadie on a recouvert en tôle un côté du toit et on l'a peinturé.

Au Havre-au-Bo uche la station a été examinée et réparée.

A Mulgrave il a été posé un plancher en bois dur dans la salle d'attente des dames.

A Pictou la remise aux locomotives a été examinée et réparée.

A Ross-Road il a été construit une plate-forme pour le fret.

Au garage Henderson il a été construit une plate-forme pour le fret.

Le bâtiment servant autrefois de remise à wagon à Pictou-Landing a été transporté à Pugwash et converti en hangar à marchandises. Placé sur le quai en eau profonde, il servira au fret expédié par eau. On s'est pourvu d'un embarcadère convenable pour le fret et les voyageurs.

A Wentworth on a renouvelé les longrines de la gare, posé un nouveau plancher en bois dur dans la salle d'attente, ainsi que renouvelé les plates-formes et le hangar à marchandises.

A la Rivière Phillippe on a renouvelé les longrines de la gare et du hangar à marchandises ainsi que la plate-forme. Il a été aussi posé un nouveau plancher dans le bureau du chef de gare, et l'on a recouvert la plate-forme de chargement.

A Salt-Springs la plate-forme de la gare a été renouvelée.

A Springhill-Junction et à Maccan on a lambrissé les salles d'attente et exécuté les réparations nécessaires aux plates-formes.

A Amherst le logement de la présente gare en pierre a été converti en grande salle d'attente publique. Le plancher du bâtiment tout entier a été abaissé d'environ deux pieds. Il a fallu en conséquence démolir la maçonnerie des fenêtres et de la porte puis agrandir les châssis. Le bureau des billets, la salle d'attente publique et la salle d'attente des dames ont été lambrissés en bois dur. Il a été installé un appareil de chauffage de première classe pour chauffer tout le bâtiment. Il a été également installé des cabinets à l'anglaise dans la salle d'attente des dames et du public. Ces améliorations ont coûté à peu près \$2,000.

A Aulac la gare a été peinturée.

A Sackville la salle des bagages a été lambrissée et le toit du hangar à marchandises peinturé.

A Rockland on a réparé la gare et la plate-forme ainsi que lambrissé la salle d'attente.

A Meadow-Brook il a été construit une nouvelle halte ainsi qu'une nouvelle plate-forme de chargement.

A Memramcook l'ancien hangar à marchandises a été converti en un bureau pour l'agent et une salle d'attente à l'usage des dames. Le bâtiment a été entièrement réparé et peinturé; on a renouvelé les longrines et remplacé les vieux planchers en épingle par d'autres en bois dur. Il a été aussi construit un nouveau hangar à marchandises de 50 pieds sur 20 pour remplacer l'autre.

A Shédiac on a posé de nouveaux planchers dans la gare et le logement de l'agent ainsi que réparé les enduits, etc. La plate-forme de la gare, de 420 pieds sur 16 pieds, a été renouvelée.

A la Pointe-du-Chêne on a lambrissé la gare et posé un nouveau plancher. La plate-forme, de 187 pieds sur 9 pieds, a été renouvelée.

A Moncton on a fait une importante allonge en briques, de 201 pieds de longueur sur 110 pieds de largeur, à l'atelier de construction. Cette allonge a été couverte en tôle.

Il a été aussi construit une nouvelle remise à locomotives en briques pouvant contenir 27 locomotives.

Ces constructions coûtent environ \$75,000 et ont été imputées au compte du capital. Il a été aussi construit, au coût de \$3,413.60, un bâtiment en briques de 51 pieds sur 42 pour y installer l'appareil d'éclairage à l'électricité et tout l'outillage requis.

Les cottages de l'Etat habités par les employés ont été examinés et réparés. La salle des bagages a subi des réparations nécessaires. On a renouvelé les longrines et les planchers de l'ancien atelier de construction. La gare a été examinée et il a été fait de légères réparations.

A Salisbury on a lambrissé les murs du bureau et pourvu la gare de doubles-châssis.

A Petitediac la toiture de la gare a été recouverte en tôle et les réparations nécessaires ont été faites là où il y avait lieu.

A Sussex on s'est procuré deux nouvelles portes pour la remise aux locomotives et le toit du hangar à marchandises a été recouvert en tôle.

A Apohaqui on a construit une nouvelle couverture à la plate-forme de chargement.

A Hampton la plate-forme a été prolongée de 100 pieds.

A Bloomfield on a posé un nouveau plancher dans la gare et une nouvelle couverture à la plate-forme de chargement.

A Saunders-Crossing il a été construit une nouvelle plate-forme de 100 pieds de longueur sur 7 de largeur.

A Riverside la plate-forme a été renouvelée.

A Coldbrook la plate-forme de 300 pieds de longueur sur 7 de largeur a été renouvelée.

A Saint-Jean il a été construit au coût de \$695 un abri pour les cochers, de 30 pieds sur 15 pieds. Une couche de la couverture Sparham a été appliquée à la remise aux convois et d'importantes réparations ont aussi été faites aux abat-jour de la même construction. L'atelier de peinture que le feu avait en partie détruit a été reconstruit.

A Berry's-Mills on a lambrissé la salle d'attente et le bureau.

A Coal-Branch on a lambrissé le bureau de la gare.

A Birch-Ridge la plate-forme de la gare a été prolongée de 50 pieds.

A Harcourt on a renouvelé la plate-forme de la gare de 234 pieds de longueur sur 9 pieds de largeur; il a été aussi construit une nouvelle fondation du logement de l'agent.

A Kent-Junction on a construit à l'entreprise une nouvelle gare et un hangar à marchandises pour remplacer les constructions qui avaient été détruites par des feux de forêt. La gare a été aussi pourvue de double-châssis et de porches.

A Rogersville la gare a été pourvue de double-châssis et de porches.

A Newcastle on a construit un nouveau bassin pour recueillir l'eau dans la remise à locomotives ainsi que réparé les cendriers et le plancher. Il a été construit un nouveau bâtiment pour y placer le compteur à gaz. La gare a subi les réparations nécessaires.

On a couvert en tôle et peinturé les hangars à charbon aux stations suivantes : Canaan, Coal-Branch, Rivière-Barnaby, Jonction-Chatham et Jonction-Derby.

Les réparations nécessaires ont été exécutées à toutes les plates-formes des gares de Moncton à Newcastle.

A Bartibogue on a réparé le réservoir.

A Red-Pine on a réparé le toit de la station et construit une nouvelle cheminée. Il a été creusé un puits et installé une pompe à l'usage de l'agent de la gare et la plate-forme a été prolongée de 30 pieds.

A Petite-Roche le toit de la gare et du logement de l'agent a été recouvert en tôle.

A Belledune les murailles de la cave ont été revêtues de madriers, puis remplies de sciure de bois pour les mettre à l'épreuve de la gelée. Le réservoir a été peinturé et la plate-forme de chargement recouverte.

À la rivière Jacquet le toit du logement de l'agent et de la gare a été recouvert en tôle et une nouvelle porte posée à la gare.

Le réservoir a été peinturé et la plate-forme de la gare réparée.

A Nash's-Creek on a fait les réparations nécessaires aux fondations de la gare.

A New-Mills le toit de la station et du logement de l'agent a été recouvert en tôle et on a réparé les portes de la plate-forme du hangar à marchandises. La plate-forme de la station, de 250 pieds de longueur, sur 8 de largeur, a été renouvelée.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Charlo on a construit une maison pour l'agent, des réparations ont été faites à la gare et on a peinturé le réservoir.

A la rivière à l'Anguille on a réparé les fondations de la gare et peinturé la salle d'attente et le bureau.

A la Jonction Dalhousie la gare a été pourvue d'un service d'eau à l'usage de l'agent et de cabinets à l'anglaise. Il a été construit un drain en cèdre de 200 pieds de longueur, depuis la station jusqu'à la rivière. Deux nouvelles portes ont été posées dans la salle des bagages et on y a fait d'autres réparations. Le réservoir a été peinturé.

A Dalhousie on a recouvert en tôle le toit du réservoir et exécuté des réparations aux portes et fenêtres de la gare.

A Campbellton il a été posé un nouveau toit au hangar à charbon et la construction a subi d'autres réparations. On a aussi fait les réparations nécessaires à la salle des bagages et à la glacière, ainsi que renouvelé une des fosses de la remise aux locomotives.

La remise aux locomotives a été pourvue d'un cabinet à l'anglaise automatique à l'usage des employés. Il a été construit un égout de 18 pouces qui débouche dans la rivière pour le drainage de la gare, de la remise aux locomotives et des autres bâtiments. On a installé trois cabinets à l'anglaise dans la gare.

A Flat-Lands on a construit une nouvelle cuisine pour la commodité de l'agent.

A Métopedia la gare a été pourvue de double-châssis et on a renouvelé 400 pieds de la plate-forme.

A Millstream il a été construit une cuisine attenante à la gare et l'on a réparé le hangar à charbon.

A Causapsal le toit de la cuisine a été recouvert en tôle.

A Amqui on a aussi recouvert en tôle les toits de la gare et du hangar à marchandises. Il a été installé des cabinets à l'anglaise et on a renouvelé 350 pieds de la plate-forme.

A Cedar-Hall on a réparé le hangar à charbon.

A Sayabec il a été construit une allonge à la gare pour y installer le logement de l'agent.

A Saint-Moïse le toit de la cuisine a été recouvert en tôle.

A Petit-Métis il a été renouvelé 500 pieds de la plate-forme.

A Saint-Octave il a été renouvelé 50 pieds de la plate-forme.

A Sainte-Flavie on a lambrissé les chambres de l'appartement du chef de gare. La gelée avait fortement soulevé le bâtiment et les enduits tombaient constamment. Le toit de la gare a été recouvert en tôle. On a exécuté les réparations nécessaires à la remise aux locomotives et au hangar à charbon.

La charpente en fer de l'abri contre la neige à l'ouest de Sainte-Flavie a été peinte et la boiserie badigeonnée.

A Rimouski on a lambrissé et peinturé la salle d'attente. La plate-forme a été réparée. L'abri contre la neige près de cette station a été badigeonné.

Au Bic le toit de la gare a été recouvert en tôle et la plate-forme réparée.

A Saint-Fabien on a peinturé les ferrements de l'abri contre la neige et badigeonné la boiserie.

Aux Trois-Pistoles on a peinturé la gare et le restaurant.

A l'Isle Verte on a badigeonné l'abri contre la neige.

A Saint-Arsène on a en partie recouvert le toit de la gare et badigeonné l'abri contre la neige.

A la Rivière-du-Loup il a été construit un hangar à charbon, de 300 pieds de longueur sur 23 pieds de largeur, pour remplacer celui qui a brûlé. Les réparations nécessaires ont été exécutées à la remise aux locomotives et aux planchers des ateliers. Il a été installé un nouveau cabinet à l'anglaise dans la salle d'attente publique de la gare.

A Saint-Roch il a été fait de légères réparations dans l'intérieur de la gare.

A Saint-Jean Port-Joli on a posé un nouveau plancher en bois dur dans la cuisine.

Au Cap Saint-Ignace, à Saint-Thomas, Saint-Valier et Saint-Charles, on a lambrissé les salles d'attente.

A Saint-François il a été posé de nouveaux planchers en bois dur dans la salle d'attente et le bureau, et on a renouvelé la plate-forme de la gare.

A Saint-Henri on a renouvelé la plate-forme de la gare.

A la Chaudière on a réparé le hangar à marchandises. On a posé trois nouveaux planchers en bois dur et construit des porches aux habitations de cette station.

A Hadlow on a réparé le plancher de la remise à locomotives.

PONTS ET PONCEAUX.

Il a été construit à Halifax un escalier en fer pour permettre aux voyageurs d'atteindre la rue Lochman à leur sortie de la gare de la rue du Nord (*North Street*). Cet escalier a coûté environ \$700.

On a reconstruit deux des piédestaux des colonnes du pont à tablier de la rue du Nord (*North Street*).

La maçonnerie de la pile centrale du pont de Stewiacke était en mauvais état depuis quelques années, et il a fallu la lier avec des bandes de fer pour l'empêcher de s'écrouler. On a préparé une fondation convenable, et la pile a été revêtue de deux pieds de béton depuis l'étiage jusqu'au sommet, ce qui jusqu'à présent a donné un résultat très satisfaisant. Les culées de ce pont ont été examinées et jointoyées, et le mur du parapet abaissé au niveau des assises du pont.

Il a été posé un nouveau pavage dans un ponceau fermé à un mille et demi à l'est de Stewiacke. De fortes réparations ont été aussi exécutées à deux au res ponceaux fermés situés à moins d'un mille de la gare de Stewiacke.

A Johnson's on a démolit et reconstruit une culée du pont de Meadow-Brook ; on a de plus examiné et jointoyé une pile et l'autre culée.

A Truro il a été construit, entre la gare et le hangar à marchandises, un nouveau pont de service en fer au-dessus de la voie, de trois travées, l'une de 92 pieds, la deuxième de 105 pieds et la troisième de 106 pieds, pour relier la rue Inglis sur le côté nord à la rue Exhibition sur le côté sud. On s'attend que le pont sera commode aux nombreux voyageurs qui passaient jusqu'ici par les passages à niveau des extrémités du terrain de la gare de Truro.

Le pont à bascule à cette gare, de même que sa fondation en maçonnerie, étaient en mauvais état. On a choisi un endroit plus commode et la fondation ainsi que la balance y ont été transportées.

Un certain nombre de maçons ont travaillé pendant la saison à réparer et rejointoyer la structure de maçonnerie, d'Halifax à Pietou.

A la rivière de Sutherland, on a construit, au coût de \$10,953, une nouvelle travée en acier, de 160 pieds de longueur, pour remplacer l'ancien pont de grillage en bois, système Howe.

A Pine-Tree on a remplacé une palée en pruche rongée par les tarets par une autre en pin créosoté.

On a examiné et complètement réparé les ponts de grillage en bois, système Howe, à la rivière du Sud, à la rivière de l'Ouest et à Pomquet. Il a été posé un certain nombre d'entretoises à chaque pont. Tous ces ponts devront être remplacés dans deux ou trois ans.

A Yankee-Grant on a remplacé par une poutrelle en plaques d'acier de 75 pieds une travée de pont système Howe de la même longueur.

Ces nouveaux ponts ont tous été pourvus de tabliers en madriers de pin résineux de la Géorgie, avec cales et garde-fous.

On a renouvelé dix-huit fosses à bestiaux en bois aux passages à niveau du grand chemin entre New-Glasgow et Mulgrave par d'autres en cèdre anglais. Ces fosses avaient été d'abord construites en pruche et épinette.

On a employé des maçons à exécuter les réparations générales, de Truro à la jonction de Painsec.

Un ponceau arqué de 15 pieds a été construit pour remplacer le chevalet en bois à Frosty-Hollow près de Sackville ; il a coûté \$9,200.

Le pont de 100 pieds système Howe à Missequash a été remplacé par une travée d'acier de la même longueur, au coût d'à peu près \$5,000. On a soigneusement réparé et jointoyé les culées de ce pont.

On a renouvelé un pont en bois de trois travées d'environ 20 pieds chacune sur l'embranchement de Shédiac à environ trois milles à l'est de la jonction de Painsec.

Une inondation a fort endommagé un grand ponceau arqué, à environ cinq milles à l'est de Moncton, et l'on a fait les réparations nécessaires.

Un certain nombre de maçons ont travaillé au cours de la saison à examiner, rejointoyer et réparer les structures en maçonnerie entre Saint-Jean et la Pointe-du-Chêne.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les piles en maçonnerie du pont Miramichi ont été réparées et jointoyées.

A Loch-Broom, près de Pictou, un chevalet a été remblayé d'une manière solide, et on y a ménagé un ponceau convenable. Ce chevalet a été soulevé par la glace et a donné lieu à beaucoup de travail.

Il a été construit près de Rogersville un nouveau pont à tablier supérieur pour relier les chemins des deux côtés de la voie et éviter ainsi deux passages à niveau. Ce pont coûte \$1,360.

Le vieux pont en bois à tablier supérieur de trois travées, près de Charlo, a été remplacé par une ferme en fer en corde d'arc de 86 pieds d'écartement placée sur une fondation de maçonnerie de première classe, au coût de \$1,685.

On a renouvelé entre Campbellton et Sainte-Flavie les poutres de 30 ponceaux.

On a examiné et entièrement réparé un grand ponceau situé à l'ouest de Campbellton.

Le tunnel Tartague près de Saint-Moïse nous a causé beaucoup d'embarras depuis quelques années, car il s'est souvent brisé à l'extrémité d'en bas. Il y a environ deux ans on en a lambrissé une partie. L'année dernière un morceau entre le lambris et l'entrée du tunnel s'est détaché et a obstrué le cours d'eau sur un parcours d'environ 100 verges. Une forte somme a dû être dépensée pour enlever l'obstruction et mettre le tunnel en bon état.

Il a été dépensé une très forte somme sur la ligne entre la Rivière-du-Loup et Lévis pour poser de nouvelles travées et renforcer les anciennes travées en fer beaucoup trop faible pour le matériel roulant de cette division.

A la Rivière-Ouelle on a posé 8 travées de nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds avec tabliers à coupe verticale et garde-fous.

On a également posé une autre paire de nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds, à trois quarts de mille de la Rivière-Ouelle.

Deux nouvelles poutrelles en plaques d'acier de 64 pieds ont été posées à l'ouest de Saint-Thomas, et à l'est du même endroit six paires de poutrelles en plaques de 64 pieds.

Les six anciennes travées à l'est de Saint-Thomas de même que les sept anciennes travées à l'ouest ont été redoublées et munies de supports en acier ainsi que de nouvelles poutres d'acier. On a aussi posé de nouveaux tabliers à coupe verticale, que l'on a peints et mis en bon état.

A la rivière Boyer on a remplacé la paire d'anciennes poutrelles en plaques par d'autres en acier de 54 pieds. Les vieilles poutrelles seront doublées et utilisées plus tard.

On a posé une nouvelle paire de poutrelles en plaques d'acier de 44 pieds à trois quarts de mille à l'est de L'Islet. D'un pont couvert on en a fait un pont découvert avec tablier à coupe verticale et garde-corps.

On a posé deux nouvelles travées de 44 pieds chacune, poutrelles en plaques d'acier avec tablier à coupe verticale et garde-corps à un mille à l'est de Saint-Roch.

Des longerons ont été posés à trois ponceaux de 12 pieds près de Saint-Philippe de Néri.

Le viaduc près d'Etchemin a reçu un nouveau tablier.

On a posé de vieux rails en fer aux brise-lames du pont à l'ouest de Saint-Thomas pour empêcher qu'ils ne furent endommagés par la glace.

Les ponts suivants ont été peints :—

Pont d'Etchemin.....	On a peinturé l'extérieur de la travée tubulaire longue de 170 pieds ainsi que 55 pieds des poutrelles en plaque et les traverses et garde-corps du pont entier.
Pont de Saint-Romuald.....	28 pieds de long, ferrures et traverses.
do de Saint-Thomas.....	Les ferrures des sept travées de 60 pds, ainsi que les traverses de 15 travées de 60 pieds.
do de l'Île Verte.....	2 travées, 100 pieds, Ferrures et traverses.
do de Trois-Pistoles.....	5 do 100 do Traverses seulement.
do d'Amqui.....	1 do 100 do Ferrures do
do du ruisseau au Sauvage.....	3 do 40 do Traverses do
do do de Kane.....	1 do 23 do do do
do do de Gilmour.....	1 do 60 do do do
do de Ristigouche.....	1 do 200 do Ferrures et traverses.
do du bras nord de la Charlo.....	3 do 50 do do do
do do sud do.....	2 do 50 do do do
do de New-Mills.....	2 do 80 do Traverses seulement.
do sur le cours du moulin Moreton... ..	1 do 30 do do do
do de la rivière Benjamin.....	3 do 50 do do do

Sous-passage de Dickie.....	1	travée	40	pieds.	Traverses seulement.
Pont du creek de Nash.....	1	do	80	do	- do do
do du ruisseau de Louison.....	1	do	60	do	do do
do de la rivière Jacquet.....	3	do	100	do	do do
do d'Elm-Tree.....	1	do	80	do	Ferrures et traverses.
do de Nigadoo.....	1	do	80	do	do do
do du ruisseau du Moulin.....	1	do	80	do	do do
do do de Grant.....	1	do	80	do	do do
do de Tête-à-Gauche.....	5	do	100	do	Traverses seulement.
do de la rivière du Milieu.....	2	do	80	do	do do
do de la Petite-Rivière.....	1	do	60	do	do do
do de Pin-Rouge.....	3	do	40	do	Ferrures et traverses.
do au nord-ouest de Miramichi.....	6	do	200	do	do do
do sud-ouest de Miramichi.....	6	travées	200	pieds.	Ferrures et traverses.
Sous-passage à l'ouest de Moncton.....	1	do	46	do	Traverses seulement.
Pont de Hayward.....	1	do	30	do	Ferrures et traverses.
do de Sproul.....	1	do	30	do	do do
do de Moosehorn.....	1	do	30	do	do do
do au-dessus de la voie, Lakeside.....					
do do Otty.....					
Chemin de la Pointe Gondola (sous-pas.).....					Solives et traverses.
Pont de l'anse Davidson.....	1	do	30	do	Ferrures et traverses.
McCulloch (sous-passage).....	1	do	30	do	do do
Au-dessus de la voie, Lac Lawlor.....	1	do	70	do	do do
4 milles de sous-passage.....	1	do	50	do	Ferrures seulement.
Pont du creek Hall.....	1	do	50	do	do et traverses.
do au-dessus du ch. de la Montagne.....					
do Scadouc.....			350	do	Traverses seulement.
do de La Planche.....	1	do	80	do	Ferrures et traverses.
do de la rivière Memramcook.....	1	do	60	do	do do
do de McManus.....	1	do	50	do	Traverses seulement.
do de Nappan.....	1	do	100	do	do do
do au-dessus de la Ferme Expériment.....					
do de la rivière du Nord.....	2	do	100	do	Ferrures et traverses.
do du creek à la Vase.....	1	do	50	do	Traverses seulement.
do de Bible-Hill.....	1	do	23	do	Ferrures et traverses.
do en Y de Truro.....	1	do	40	do	Traverses seulement.
do de Shubénacadie.....			325	do	do do
Travée de pont-levis, pont des Narrows.....					Ferrures seulement.
Pont de la rivière Barney.....	1	do	70	do	Ferrures et traverses.
do de Yankee Grant.....	1	do	60	do	do do

On a peinturé à différents endroits sur la ligne les fers et traverses de 40 travées de 10 à 20 pieds.

Aux ponts suivants on a posé des tabliers à coupe verticale de traverses en pin de Géorgie, parfaitement calées, avec garde-corps en fer.

Pont du creek de Nash.....	1	travée	80	pieds.	Couvert
do du ruisseau de Louison.....	1	do	60	do	do
Sous-passage de Dickie.....	1	do	40	do	Découvert
Pont de la rivière du Milieu.....	2	do	80	do	Couvert
do de la rivière Scadouc.....			350	do	Découvert
do de La Planche.....	1	do	80	do	Couvert
do de la rivière du Nord.....	2	do	100	do	do
do de Bible-Hill.....	1	do	23	do	Découvert
do de Shubénacadie.....	3	do	100	do	do
do de Riversdale.....	3	do	40	do	do

Les traverses des ponts suivants ont été placées à 4 pouces de distance, parfaitement calées, et on a posé des garde-corps en fer :—

Pont d'Amqui.....	1	travée	100	pieds.	Couvert
do du ruisseau du Sauvage.....	3	do	60	do	Découvert
do do de Clarke.....	1	do	60	do	do
do do de Doyle.....	1	do	13	do	do
do de Gordon.....	1	do	40	do	do
do du creek à la Truite.....	3	do	86	do	Couvert
do de la rivière Hamond.....	3	do	100	do	do
Sous-passage de Walker.....	1	do	25	do	Découvert
Pont de l'Anse Matthew.....	1	do	25	do	do
do de la prairie Robinson.....	20	do	30	do	do
do du ruisseau du Moulin de Humbury.....	4	do	25	do	do
do de Musquash.....	4	do	20	do	do
do du creek Fowler.....	8	do	15	do	do
do de Rodger.....	3	do	15	do	do

Les ponceaux en bois suivants ont été renouvelés par des ponceaux en fer avec tabliers à coupe verticale.

1	20	pieds de travée.	1	12	pieds de travée.
1	14	do	4	10	do
1	15	do			

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

De nouveaux longerons et des traverses en pin de Géorgie avec cales et garde-corps en fer ont été posés au ponts de chevalets en bois, près de la Pointe-du-Chêne. Trois travées de 14 pieds.

Au pont de pilotis de Turner, 1 travée de 14 pieds, on a posé de nouveaux chaperons et des longerons en pin de Géorgie avec tablier à coupe verticale.

Un chevalet supplémentaire a été posé au pont temporaire de l'étang de Palmer. Les traverses ont été calées et on a posé des garde-corps en fer.

On a construit un coffrage rempli de pierres autour des piles du dernier ponceau arqué, à deux milles et demi à l'est de Truro, pour empêcher l'affouillement des eaux.

Deux plates-formes de sûreté ont été construites sur le pont de la rivière Phillippe.

Il a été construit un ponceau fermé de cèdre sous le pont de Loch Broom, et on a fait du pont un pont plein.

Des cales de pleines dimensions ont été posées entre les traverses sur les ponts d'Oxford-Junction à la pointe de Broom.

Les ponts suivants ont été visités et tous les rivets ayant du jeu remplacés :—

Pont de Riversdale.....	3	travées	50	p.	||	3e passage du pont.....	1	travée	80	p.
do de la rivière Richibouctou...	2	do	50	p.		Pont de Bartibogue.....	1	do	80	p.
2e passage de la rivière Barnabé...	1	do	80	p.		do Rimouski.....	5	do	80	p.

Les ponts qui suivent ont été renforcés par des entretoisements latéraux :—

Pont de la rivière Richibouctou...	3	travées	50	p.	||	Pont de Bartibogue.....	1	travée	80	p.
Pont de Rimouski.....	5	do	80	p.						

A la jonction de Windsor il a été posé 410 pieds de tuyaux en fer forgé de 2 pouces pour relier la gare à une source et fournir l'eau à l'agent. On a également fourni une pompe convenable.

Entre New-Glasgow on a posé 12 nouveaux sémaphores aux passages à niveau. On a également peinturé soixante-deux des écriteaux de cette division ainsi que tracé de nouvelles lettres.

A Pictou-Landing il a été fait une somme considérable de dragage sur le côté ouest du quai. On a ainsi obtenu un mouillage de 400 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, et d'une profondeur de 24 pieds à l'extrémité extérieure et de 12 pieds près du rivage.

Le côté est du quai a été dragué l'an dernier, en sorte qu'il y a maintenant place pour quatre gros navires.

Le côté nord du quai en eau profonde de Saint-Jean a été également dragué jusqu'à une profondeur de 25 pieds.

Un train de construction a été employé dans chaque division pendant environ six semaines à nettoyer les tranchées, à élargir les levées et à enlever des tranchées des roches détachées et dangereuses.

Dix fosses à bestiaux situées dans les limites de la ville de Campbellton ont été enlevées et placées aux bornes des rues, de sorte que la chaussée au-dessus de la voie a été élargie de 20 à 50 pieds.

Sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis on a démolit et reconstruit 16 ponceaux en pierres. Plusieurs autres ont été examinés, réparés et rejointoyés.

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

A M. D. POTTINGER,

P. S. ARCHIBALD, *ingénieur en chef.*

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF, MONCTON, N.-B., 6 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés qui suivent au sujet des opérations de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1892 :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, 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 des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique.

On a acheté et porté au compte du revenu quatre grandes nouvelles locomotives pour remplacer quatre vieilles rayées de la liste; on a reconstruit une locomotive, et les fortes réparations exécutées à trois autres équivalaient presque à la reconstruction.

Il a été acquis une chaudière neuve, deux nouvelles boîtes à feu, vingt-deux nouveaux cylindres, huit nouvelles grilles, deux cent quatre bandes de roues motrices, neuf nouveaux cabs, soixante-trois cheminées, vingt-six nouveaux chasse-pierres, et six nouveaux tenders complets.

Le frein Westinghouse a été installé dans sept locomotives et le frein à vapeur du système américain dans deux autres. On a également installé l'appareil de chauffage de Sewell dans treize locomotives.

Cinq wagons de première classe ont été transférés du chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow à celui de l'Intercolonial. Il a été reconstruit quatre wagons de première classe, deux de deuxième classe, quatre wagons-bagages et express, quinze wagons fermés, deux wagons à bestiaux, quatre wagons plates-formes, trente-huit wagons à bascule de 6 tonnes, quarante-deux gondoles de 20 tonnes, vingt-neuf plates-formes de 20 tonnes, et deux fourgons de chefs de trains. On a également reconstruit un chasse-neige ordinaire et six flangers.

Cent quatre-vingt-dix wagons sont maintenant chauffés à la vapeur et quatre-vingt-deux éclairés à l'électricité. Soixante-cinq locomotives sont munies d'appareils de chauffage à la vapeur.

Sept voitures salons, onze voitures-dortoirs, cinquante wagons de première classe, treize wagons-dortoirs de deuxième classe et dix-neuf fourgons ont été entièrement examinés et renouvelés. On a fait des réparations moins considérables à une voiture-dortoir, une voiture-salon, cinquante wagons de première classe, cinquante-huit de deuxième classe, quinze wagons-poste, dix wagons à bagages et quarante-sept fourgons. Deux chasses-neige à ailerons, un chasse-neige ordinaire, quatre flangers et quatre cent soixante-quatre wagons à marchandises ont subi de très fortes réparations équivalant presque à une reconstruction. On a renforcé soixante-six wagons à marchandises pour augmenter leur capacité de dix mille livres chacun. Le chauffage à la vapeur a été introduit dans quinze voitures de première classe, six de deuxième classe et quatre wagons à bagages. Plus de cent cinquante wagons à voyageurs, wagons à bagages et wagons-poste, et six cent trente-deux fourgons et wagons à marchandises ont été nettoyés et peints plus ou moins, mais complètement pour la plupart.

SERVICE DE L'EAU.

Le château d'eau d'Elmsdale a été brûlé en octobre 1891, et on en a construit un autre temporaire.

A Alton on a réparé le réservoir et posé une nouvelle chaudière.

La pompe à air chaud, de Londonderry, a été réparée plusieurs fois. Je conseillerais qu'on y construise une pompe à vapeur.

On a peinturé la citerne de Folleigh et celle d'Amberst.

A Moncton on a pris une grue à l'aqueduc de la compagnie pour la poser sur la ligne du chemin de fer; on en a aussi posé une autre près de la remise à locomotives.

Il a été construit un brise-lames à Peticodiac pour empêcher la sciure de bois de pénétrer dans le tuyau d'aspiration.

On a réparé la chaudière et le réservoir à Canaan. Il a été aussi posé un nouveau chevalet sous la citerne de Newcastle.

Le réservoir de la rivière Jacquet a été nettoyé.

On a réparé la chaudière à Charlo.

A Campbellton il a été posé 175 pieds de tuyau de 2½ pouces pour laver les cendriers.

On a nettoyé et clôturé le réservoir de Métapédia.

Le réservoir de Sainte-Flavie a été nettoyé et réparé.

Le réservoir des Trois-Pistoles a été nettoyé.

On a posé deux cent cinquante pieds de tuyau de un pouce, du réservoir à la gare de L'Islet.

A la jonction d'Oxford on a posé deux cent cinquante pieds de tuyau de 2½ pouces, depuis la clôture jusqu'à la remise à locomotives.

On a remis en place les cercles de la citerne à Antigonish ainsi que peinturé la citerne.

On a installé une pompe mue par un moulin à vent à la rivière John.

On a construit une citerne de 50,000 gallons à la jonction Pugwash.

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

A. M. D. POTTINGER,

H. A. WHITNEY, *mécanicien en chef.*

Surintendant en chef.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE DE LOCOMOTIVES, VOITURES ET WAGONS DE DIFFÉRENTES CLASSES, LE 1^{er} JUILLET 1891 ET LE 30 JUIN 1892.

	VOITURES ET WAGONS DE DIFFÉRENTES CLASSES.														Total.						
	Locomotives.	Wagons-lits de Ire classe.	Wagons-lits de 2e class.	Wagons-salons.	Avoyageurs. Ire classe.	Avoyageurs. 2e classe.	Wag. - poste et huiotrs.	Messageries et à bagage.	Femmes.	A bestiaux.	Plate-formes 10, 13 et 20 tonnes.	W.-basculs, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.		Fourgons.	Total.	Chasse-neige à alérons.	Langens.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles au 1 ^{er} juillet 1891, en état de service.	206	15	5	5	84	95	24	36	2,067	96	2,109	800	513	794	97	6,830	43	10	20	2	75
do hors de service.			1		8			3	4	7	14	5		7	2	46	1		1		2
Total.	206	15	6	5	87	95	24	39	2,071	103	2,123	805	513	801	99	6,876	44	10	21		77
Achetées et imputées au revenu.	4																				
Reçus du chemin de fer Oxford et New-Glasgow.					5																
Gondoles transformées en wag. plates-formes.											104	*42				5					
do wagons-basculs.											7					62					
Retranchés de la liste et remplacés par des neufs.	4																				
Total.	206	15	6	5	92	95	24	39	2,071	103	2,130	999	471	794	99	6,943	44	10	21		77
Hors de service, 1 ^{er} juillet 1891.			1		3			3	4	7	14	5				46			1		2
do durant l'exercice.	1				2	2	1	1	55	3	72	33	42	34		245			5		7
Total hors de service.	1		1		5	2	1	4	59	10	86	38	42	41	2	291			6		9
Reconstruits.	1				4	2		4	15	2	40	38	*42	29	2	178			6		7
			1		1		1		44	8	46			12		113					2

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Etat du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le juin 1892.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.					Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchan-dises.
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchan-dises.	Total.	Chasse-neige.		
1891—Juillet	147,123	254,016	549,880	275,681	3,355,880	4,181,441	.....	5 60	13 21
Août	142,711	266,378	555,195	268,906	3,524,831	4,350,632	.....	5 77	13 24
Septembre	139,799	255,757	550,295	265,965	3,419,984	4,245,244	343	5 90	13 37
Octobre	119,635	302,170	489,242	255,266	4,008,208	4,752,716	999	6 22	13 26
Novembre	94,534	309,048	408,149	216,952	4,145,478	4,770,579	2,963	6 61	13 41
Décembre	102,839	347,345	442,565	233,350	4,484,190	5,160,105	2,219	6 57	12 92
1892—Janvier	104,598	279,326	417,021	215,755	3,253,947	3,886,723	7,080	6 04	11 64
Février	95,792	263,366	380,228	198,575	3,121,439	3,700,242	16,894	6 03	11 85
Mars	108,726	302,708	423,519	225,822	3,823,155	4,477,496	11,545	5 96	12 04
Avril	99,623	279,853	422,801	223,438	3,809,884	4,456,123	2,227	6 48	13 61
Mai	98,885	250,881	391,800	222,862	3,456,652	4,071,314	1,985	6 23	13 77
Juin	101,678	236,410	436,847	243,641	3,206,738	3,887,226	.....	6 68	13 56
Total	1,355,893	3,347,258	5,476,542	2,846,213	43,617,386	51,940,141	46,255	6 14	13 03

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.B., 30 juin 1892.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de consommation par 100 milles.											
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à son-papet et livres de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Huile à soupe et livres de suif.	Livres de chiffons.							
1891.—																		
Juillet	43,054	478,967	14,147	29,345	28,099	12,991	11.12	6,616	6.12	5.84	2.71							
Août	43,380	485,174	13,958	29,433	27,169	12,675	11.18	6,441	6.06	5.60	2.61							
Septembre	42,091	468,458	14,072	25,424	25,119	12,041	11.12	6,728	5.42	5.36	2.57							
Octobre	46,634	506,208	16,084	27,004	25,855	12,549	10.85	7,117	5.33	5.11	2.47							
Novembre	44,955	483,200	15,731	25,277	23,075	10,883	10.74	7,541	5.23	4.94	2.25							
Décembre	50,557	540,033	18,323	29,432	26,117	12,489	10.68	7,600	5.45	4.76	2.31							
1892.—																		
Janvier	42,851	464,114	15,378	25,624	21,983	10,602	10.83	7,505	5.52	4.73	2.06							
Février	40,243	432,943	14,579	24,924	21,285	10,205	10.75	7,543	5.75	4.91	2.35							
Mars	45,247	491,288	16,497	28,718	23,377	11,639	10.85	7,521	5.84	4.75	2.36							
Avril	42,324	456,989	14,330	26,356	22,847	10,679	10.79	7,024	5.77	4.99	2.33							
Mai	38,744	425,514	12,990	24,605	21,900,	9,456	11.01	6,822	5.76	5.11	2.33							
Juin	36,831	408,000	11,600	23,919	21,327	9,154	11.07	6,368	5.86	5.22	2.24							
Total	516,911	5,641,888	177,689	320,061	288,153	135,863	10.91	7,054	5.67	5.10	2.40							

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 30 juin 1892.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécan.-chef et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles.							
										\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1891—Juil...	478,967	928 26	23,557 23	38,310 82	4,584 00	31,496 50	2,713 29	1,579 55	103,169 65	19 4	92 7	99	96 6	58	57	33 21	54
Août.	485,174	1,099 03	20,438 58	37,628 96	4,370 98	32,782 20	1,946 52	1,261 64	99,527 91	23 4	22 7	76	90 6	76	41	23 20	51
Sept.	468,458	978 31	22,617 72	38,172 32	3,996 08	29,395 34	2,271 94	1,486 72	98,918 43	21 4	83 8	15	85 6	27	48	32 21	11
Oct...	506,208	1,029 00	23,851 68	43,836 23	4,154 73	33,564 89	2,767 19	2,015 26	111,219 58	20 4	71 8	66	82 6	63	54	40 21	96
Nov...	483,200	1,018 98	23,842 48	42,737 04	3,705 23	25,571 87	2,638 06	2,549 39	101,563 05	21 4	83 8	84	77 5	20	54	53 21	01
Déc...	540,033	1,108 29	25,545 69	49,800 78	4,316 60	24,019 83	4,061 89	2,727 23	111,580 31	21 4	73 9	22	80 4	45	75	50 20	66
1892—Janv..	464,114	964 42	23,286 00	41,858 18	3,672 21	18,560 07	3,499 04	2,785 14	94,625 06	21 5	02 9	02	79 3	99	75	60 20	38
Fév...	432,943	962 27	22,108 59	40,322 68	3,709 75	14,771 20	2,421 72	2,545 95	86,842 16	22 5	11 9	29	87	3	56	59 20	05
Mars.	491,288	1,052 55	24,753 51	45,536 91	4,076 66	15,320 19	3,101 70	2,183 62	96,025 14	21 5	04 9	26	83 3	12	63	45 19	54
Avril.	456,989	954 69	23,330 58	39,898 36	3,755 14	20,764 38	2,628 86	1,169 41	92,441 42	20 5	11 8	73	82 4	54	58	24 20	22
Mai.	426,514	941 13	21,516 75	35,751 45	3,607 10	14,361 90	3,130 61	912 73	80,231 67	22 5	05 8	39	84 3	36	73	22 18	81
Juin..	408,000	948 15	19,597 30	31,260 14	3,376 40	12,939 86	2,799 10	1,133 87	73,054 82	23 4	80 7	66	83 3	17	68	29 17	66
Total.....	5,641,888	11,985 68	273,946 11	485,123 87	47,324 88	273,548 23	33,979 92	22,290 51	1,148,199 20	21 4	85 8	59	84 4	84	60	39 20	35

J. SUTTON,

Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée
le 30 juin 1891.

Nombre de milles parcourus par les trains.....	4,703,151
do locomotives.....	5,641,888
do wagons.....	51,940,141
do chasse-neige.....	46,255
	\$ cts.
Frais de traction.....	1,148,199 20
Coût des réparations aux wagons :	
Réparations aux voitures à voyageurs.....	89,811 00
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage.....	24,656 74
do wagons à marchandises et fourgons.....	210,149 12
Huile et chiffons.....	8,297 98
Divers.....	25,643 02
Coût total des dépenses pour les wagons....	358,557 86
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains.....	24 41
do do do locomotives.....	20 33
do do do wagons.....	2 21
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains	7 09
do do do locomotives.....	5 91
do do do wagons....	0 64
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.....	0 54
do do do locomotives.....	0 45
do do do wagons et chasse-neige.....	0 04
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :	
do à voyageurs do.....	1 64
do à messag. et à bagage do.....	0 86
do à march. et fourgons do.....	0 48
do chasse-neige et flangers do.....	17 93

J. SUTTON.

Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1891.						
2 juillet.	8.30		Garage.		J. Phinney	124
2 do	10.00	Spécial	Fret.	Jno. McDonald.	Jas. Sproull.	88
4 do	5.00	do	do	J. B. Crockett.	J. Gilfillan.	30
6 do	10.00		Pilote	T. Bellemare.	Geo. Findlay.	193
8 do	5.00		Garage.		J. Phinney.	124
9 do	9.30	Spécial	Fret	W. Welling	F. W. Welling.	30
do	19.20	do	do	T. C. Ayer	S. W. Carson.	178
					A. Fryers.	33
17 do	9.00		Garage.		J. Cole.	18
18 do						
20 do	15.30	Spécial	Equipe	W. F. Ferguson.	J. Howie.	40
24 do	15.20	25	Express	W. Gunn.	R. McDonald.	198
27 do	10.12	59	Omnibus	E. S. Vye	F. H. Moore.	70
27 do	13.30	31	Express	Jno. McFadzen.	J. H. Moore.	74
août.	14.08	Spécial	Equipe	W. W. Gordon	Geo. Anderson.	32
8 do		76	Fret.	M. Cummings	W. Gross.	182
12 do	9.45	33	Express	M. Letarte	E. Parsons.	157
12 do	11.00	83	Omnibus	Jno. Casey	W. F. Hicks	52
12 do	16.20	Spécial	Fret	W. Bovard.	Geo. Spears	160
13 do	16.00	do	Equipe	W. F. Ferguson.	J. Howie.	181
14 do	18.00	do	do	McKinnon.	L. King.	167
20 do	9.30		Garage.		P. Fogarty.	190
21 do						
7 do	8.00	16	Fret.	W. J. Dickson.	Geo. Feetham.	136
28 do	7.30	Spécial	Equipe	J. B. Crockett.	P. McKenna.	117
1er sept.	5.00	34	Express	A. McLellan.	A. Donald.	150
1 do	5.10	104	Fret.	Geo. C. Keys	A. Prowse.	72
4 do	7.00	34	Express	Jno. Coffey.	Jno. Nairn.	197
14 do	2.00	Spécial	Fret	F. Guinan.	J. G. McDonald.	125
17 do						
17 do	15.00	Spécial	Equipe	C. Beswhanger.	B. Titus.	19
18 do	18.12	do	Fret	Geo. McGinn.	N. Copeland.	112
22 do	7.00	42	do	L. Michaud.	J. Cloutier.	134
22 do	3.45	Spécial	do	Geo. Couchy.	J. Cloutier.	85
29 do	19.35	do	Equipe	Louis Belanger	A. Connell.	176
2 oct.	8.55	18	Omnibus	J. W. Miller.	D. Duncan.	56
9 do	23.30		Garage		M. O'Brien.	99
24 do	5.20	67	Fret.	A. B. Vance.	Ben. Cook.	113

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Truro	Daniel Hendas.	Employé	En attelant.	Blessé à la cuisse	
Stellarton	Samuel Gray.	do	do	Blessé au pied.	
Saint-Jean.	Jos. Stockford.	do	En huilant la locomotive.	do	
Lévis	V. Delisle.	do	En attelant.	Légèrem. blessé.	
Truro	Jno. Glenfield.	do	Monta sur la locomot. pend. qu'elle était en mouvem.	Entorse au pied.	
Amherst	E. Esterbrooks.	do	En attelant.	Blessé au pouce.	
Newcastle	T. C. Ayer.	do	Tomba en mont. sur le conv.	Blessé à l'épaule.	
Moncton	Onésime Bourque	do	Le wagon sous lequel il travaillait a été frappé par un train en chang. de voie.	S'est fr. la jambe.	
Près Westchester.	Chas. Seifert.	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sur la voie avec un pied coupé.	Fatal	Mort accidentelle.
Près Charlo.	Jas. Dagle.	Employé.	En chargeant des rails.	Main écrasée.	
Truro	— Philips.	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie.	Légèrem. blessé.	
Jonct. de Derby.	Robt. Swetman.	Employé.	En changeant de voie.	Amputé le pied.	
Pointe du Chêne.	Dan. McNevin.	Voyageur.	Glissa en montant sur le convoi.	Disloq. la hanche	
Havre au Bouche	Samuel Gray.	Employé.	En attelant.	Blessé à la main.	
Moncton	Jno. Budd	do	Sauta du convoi pend. qu'il était en mouvement.	Cont. à la figure.	
Près Saint-Roch.	Christine Fournier.	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie.	Fatal	P.d'enquête.
Moncton	R. Donnelly	do	En trav. la voie en voiture.	Légèrem. blessé.	
	Dlle Letellier.	do	do	do	
	— Vermette, 6ans	do	do	Blessé à l'œil.	
Campbellton.	Lacasse, fil. 12 "	do	do	Blessé au bras.	
	" " 10 "	do	do	Blessé à la tête.	
	" garç. 8 "	do	do	Clavicule brisée.	
	" fille 3½ "	do	do	Amputé le bras.	
Rivière Jacquet.	A. Barreau.	Employé	En chargeant du bois.	Blessé au pouce.	
Près Iona.	John McNeil	do	Tombe du convoi.	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton	Angus Cormier.	do	En attelant.	Légèrem. écrasé.	
Près Sussex.	Welgton Linden	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie (enivré).	Fatal	Mort accidentelle.
Brookfield	Jacob Harvey.	do	En essayant d'aller entre deux wagons.	Blessé au pied.	
Près Sussex.	Jude Légère.	Employé.	En enlevant le câble du wag.	do	
Moncton	Ed. Breaux.	do	En découpant un boyau.	Blessé à la main.	
Junction Sydney	J. T. McDonald	do	Tomba en mont. sur le wag.	Entorse au poig.	
Nord.					
Amherst.	Mde Stokes.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locom. en cond. une vache hors de la voie.	Blessé au côté.	
Riversdale.	Jno. Spain.	Employé.	Tombe du convoi.	Légèrem. blessé.	
Salt Springs.	O. C. Cummings	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé mort sur la voie, supposé avoir été frappé par un convoi.	Fatal	Mort accidentelle.
Junction Sydney	S. McCormick.	Employé.	Jeté hors du wag. p. un câble.	S'est fr. le bras.	
Nord.					
Pin Rouge.	Edgar Steeves.	do	Glissé de la locomotive.	Blessé à la jambe	
Riv. du Loup.	Wilfred Soucy.	do	En attelant.	Main écrasée.	
do	Jos. Paquet.	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie.	Fatal	Mort accidentelle.
Sayabec	Ant. Bérubé.	Employé.	En attelant.	Doigt écrasé.	
Valley	— Sutherland	Ni l'un ni l'autre.	Se tenant sur la traverse (enfant).	Légèrem. blessé.	
Moncton	J. H. Cochrane.	Employé.	En attelant.	Blessé à la main.	
Stewiacke	D. Mahar.	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé mort sur la voie, frappé par le convoi n° 26.	Fatal	Mort accidentelle.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1892.						
29 oct...	10.25	50	Train omnibus	Jos. Guay	W. Brock	141
31 do ..	4.15	45	do	X. Langlais	Geo. Morrison	38
— do ..		Spécial.	Fret	J. L. Hébert	Jas. Foley	
31 do ..	12.30		Garage		J. Walsh	93
31 do ..	13.30		do		M. Tobin	98
3 nov ..	21.20		do		J. Leonard	95
4 do ..	19.20	74	Train omnibus	Jas. McDonald	A. Scott	105
7 do ..	12.00		Garage		J. Cole	18
13 do ..	4.50	40	Fret	W. M. Thompson	W. Gross	203
13 do ..	14.55	74	Train omnibus	James McDonald	A. Scott	27
16 do ..	7.45		Garage		D. Sullivan	24
21 do ..	20.30	6	Fret	Jno. Hughes	S. Wilson	48
30 do ..	10.00		Ch. de fer W. et A.		R. Stewart	6
30 do ..	16.10	Spécial.	Fret	J. L. Chisholm	T. Hennessey	160
2 déc...	18.00	do	do	W. L. Broad	P. McKenna	209
2 do ..	21.00		Garage		C. McHugh	18
2 do ..	21.30	15	Fret	Geo. Margeson	J. G. McDonald	175
3 do ..	21.00	Spécial.	do	Geo. Keys	do	175
5 do ..	1.30	do	do	A. Gamache	A. Connell	176
9 do ..	7.33	2	Express	G. H. Trueman	T. Prince	148
10 do ..	1.00		Garage		E. Stockall	87
14 do ..	14.00	Spécial.	Fret	J. Buchanan	H. Stewart	5
18 do ..	7.15	do	do	J. R. Fisher	L. Starratt	171
18 do ..	15.45	do	do	R. A. McDonald	A. Sproull	186
21 do ..	15.00		Garage		W. Lovett	44
					W. Appleton	87
25 do ..	14.00	24	Fret	W. McDermott	N. Sinclair	79
28 do ..	11.30	Spécial.	do	J. H. Richardson	J. W. Nairn	197
28 do ..	21.00		Garage		G. Currie	93
1892.						
11 janv..	7.10	21	Train omnibus	D. McIntosh	Jno. Campbell	14
21 do ..	9.10	Spécial.	Chasse-neige	L. N. Letarte	Jos. Collett	76
5 fév...	7.30	do	Fret	W. W. Irving	Jno. McCracken	26
13 do ..	14.45	do	Chasse-neige	Jas. Card	J. Hackett	6
13 do ..	23.45	46	Train omnibus	M. Audet	G. Spear	40
do ..	9.40		Garage		E. B. Price	181
					J. Walsh	128
18 do ..	17.40	81	Express	C. Upham	W. Lovett	68

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.
Près Jonction Saint-Charles	Mendel Wagner	Voyageur	Sauta du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Sainte-Luce	Geo. Morrison	Employé	Collision entre les trains n° 45 et spécial.	Fortement blessé	
do	Alph. Bérubé	do	do do	Légèrem. blessé.	
Richmond	John Munroe	do	Madrier tombé d'un wagon.	Blessé à la tête.	
do	L. Bezanson	do	En attelant	Blessé à la main.	
Truro	Fred. Fowlie	do	do	do	
Scotsburn	Jno. Carmichael	do	En descendant de la locomotive, tomba entre le convoi et la plate-forme.	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton	N. Stableford	do	En attelant	Blessé à la main.	
Jonc. Chatham	Frank Jonah	do	do	do	
Oxford	Jno. Mockler	Ni l'un ni l'autre	Marchant sur la voie.	Légèrem. blessé.	
Campbellton	A. Dickie	Employé	Descendant du fourgon	Entorse à la chev.	
Salisbury	Walter Clark	do	En attelant	Blessé à la main.	
Halifax	David Kennedy	Ni l'un ni l'autre	Trav. la voie avec attelage.	Fatal	Mort accidentelle.
Shubénacadie	Arthur Purdy	Employé	Tombé de la locomotive pendant qu'elle était en mouv.	Fortement blessé	
Jonc Spring Hill	George Mills	do	En attelant	Légèrem. blessé.	
Moncton	H. S. Cullen	do	En allant à la locomotive, mis le pied sur le rail.	Entorse à la chev.	
Londonderry	A. Philips	do	En attelant	Main écrasée.	
Greenville	Jno. Leahy	do	Glissé en montant sur la locomotive	Blessé au pied.	
Sainte-Flavie	Jos. Poirier	do	Tombé du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Amputé la jambe	
Rothsay	Mrs. Hogan	Voyageur	Sauta du convoi pendant qu'il était en mouvement.	Jambe cassée	
Richmond	Thos. Fenerty	Employé	En attelant	Main écrasée	
Stewiacke	B. Ripley	do	do	do	
Brookfield	A. Langille	do	Accoupl. tombé du tender de la locomotive	Blessé à la tête.	
New-Glasgow	— Conolly	Ni l'un ni l'autre	En traversant la voie avec attelage.	Légèrem. blessé.	
Richmond	R. Riger (mat'lot)	do	Des wagons ont frappé un autre sur lequel il travaillait.	Jambe cassée	
Jonction Oxford	W. H. Manship	Employé	En attelant	Blessé à la main.	
Truro	J. H. Richardson	do	En attelant, pied pris entre la plate-forme et le rail.	Amputé le pied.	
Richm., atelier.	Hy. Colter	do	Pris entre un wagon et une vieille locomot. à l'atelier.	Fatal	Mort accidentelle.
Stellarton	B. D. Rogers	Ni l'un ni l'autre	En traversant la voie avec attelage.	Légèrem. blessé.	
¾ mille à l'est de Lévis.	Jos. Bacon	do	Marchant sur la voie	do	
Newcastle	W. W. Irving	Employé	En attelant, bois sur le wagon tomba sur lui.	Blessé au pied et au dos.	
2 milles à l'ouest de Newcastle	H. Thomson	do	Ch. du c.-neige à ailer. cassée	Blessé à la jambe	
Près St-Morse	Nap. Levesque	do	En attelant	Légèrem. écrasé.	
Richmond	Abram Rumbolt	Ni l'un ni l'autre	Collision de wagons avec celui qui était chargé de sucre.	Blessure grave.	
Rockingham	Wm. Parks	do	Essayant de monter sur le convoi, glissa et fut frappé par la locomotive.	Entorse à la chev. et blessé à la hanche.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1892.						
20 fév...	19.30	46	Train-omnibus	M. Audet	A. J. Sharpe	139
21 do ..	17.55	Spécial	Malle	J. B. Paulet	W. Bastin	162
7 mars..	9.00	37	Fret	E. L. Watts	C. Langley	25
13 do ..			Garage		D. Sullivan	94
20 do ..	13.10	75	Fret	L. Proulx	O. Brock	17
24 do ..	10.00				F. Cloutier	111
26 do ..	10.30	Spécial	Fret	W. McClafferty	D. Peterson	210
1 avril..	11.00		Garage		Jas. McDermott	18
1 do ..	17.30	Spécial	Fret	T. W. Johnson	C. Saunders	49
5 do ..	7.45	34	Express	Y. C. Campbell	H. McAuley	199
5 do ..	22.35	45	Train-omnibus	J. B. Dubé	J. McNutt	185
9 do ..	15.30	Spécial	Fret	Geo. Couchy	E. Ouellette	195
15 do ..	16.45	do	do	E. L. Watts	S. W. Carson	47
22 do ..	15.45	do	do	J. B. Pollock	H. Stewart	126
23 do ..	18.40	do	do	F. Brown	D. Youlds	172
23 mai..	12.15	28	Train-omnibus	A. Grant	J. H. Campbell	107
24 do ..	12.50	Spécial	Fret	R. A. McDonald	Geo. W. Anderson	52
26 do ..	19.17	1	Express	A. Rainnie	Jno. Stewart	36
2 juin..	8.25	Spécial	Fret	J. B. Crockett	E. Rushton	91
2 do ..	18.15	104	do	A. C. McLean	D. McLennan	24
12 do ..	20.00	Spécial	do	E. Rioux	T. Matheson	40
21 do ..	15.20	do	do	W. W. Gordon	A. Sproull	124
24 do ..	10.45	37	do	M. Cummings	E. S. White	25
29 do ..	6.00	56	do	Jas. Holmes	A. Dunbar	13

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Fin.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
3 milles à l'est de Ste-Flavie.	Godbout	V. de jour	Tombé du wagon	Fatal	Mort accidentelle.
6 milles à l'ouest de Mill Stream	W. Bastien	Employé	Jeté dans un banc de neige.	Légèrem. blessé.	
Harcourt	H. Sharpe	do	do do	do do	
Campbellton	J. H. Haines	do	En attelant	Doigt cassé	
3/4 mille à l'est de Lévis	D. Sullivan	do	Tombé du tender de la locom.	Légèrem. blessé.	
Halifax	Marie Fargues	Nil'un ni l'a.	En marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
	Thos Delaney	Employé	En déchargeant une ancre, main prise dans la grue.	Main blessée	
Stellarton	John Brown	do	En attelant	Doigt amputé	
Moncton	Albert Weldon	do	Frappé par la locomotive en marquant les wagons	Légèrem. blessé.	
Près de Belmont	T. W. Johnson	do	Tombé du fourgon, chaîne cassée	do	
Sackville	Chas Bass	do	En chargeant du bagage	Doigt écrasé	
Mill Stream	Chas Audet	do	Tombé du convoi en desserrant le frein	Grièvement. blessé.	
Pointe-Lévis	Godfrey Bontin	Nil'un ni l'a.	Essay. à sauter sur le convoi	Jambe cassée	
Newcastle	Frank Williams	Employé	En nettoyant les châssis de la cambuse de la locomotive	Main coupée	
Alton	G. Herbert	do	En descendant du convoi	Jambe blessée	
Jonc. Spring Hill	A. G. Cormier	do	do de la locomotive	Entor. à la chev.	
Pictou	Jno. Avery, 4 ans	Nil'un ni l'a.	En traversant la voie	Légèrem. blessé.	
New-Glasgow	Jno. McNeil	do	do	Fatal	Mort accidentelle.
Pont de Jardine près de St-Jean	Thos Hunter	do	En marchant sur la voie	do	
Jonc. Spring Hill	Jas. Melanson	Employé	Bloc de charb. tomb. s. l. main	Doigt cassé	
Sydney	A. Cameron	do	En changeant de voie	Pied blessé	
Rimouski	A. J. McDonald	do	En examinant l'excentrique la locomotive recula	Bras cassé	
1 mille à l'est de Hopewell	C. Sullivan	Nil'un ni l'a.	Couché sur la voie (en état d'ivresse)	Légèrem. blessé.	
Rivière Barnabé	McDonald	Voyageur	En fermant les portes du wagon le train a parti	Doigt écrasé	
Girrior's	Jno. Pushie	Employé	Tombé du fourgon	Grièvement. blessé.	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 27 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

- N^o 1. Compte du revenu.
 2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
 3. Bilan général.
 4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne de trente-deux milles de longueur a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1891-92	\$33,508 85
1890-91.....	30,235 13
	<u>\$3,273 72</u>

Les dépenses d'entretien ont été considérablement moindres que celles de l'année dernière :—

En 1890-91.....	\$28,931 71
1891-92.....	19,514 37
	<u>\$9,417 34</u>

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	\$33,508 85
Dépenses	19,514 37
	<u>\$13,994 48</u>

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, de même que certaines améliorations, entre autres la construction d'une voie de garage de quatre cents pieds de longueur, à Newport. La voie et les constructions sont en bon état.

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

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
 Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
 Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTÉ DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

AV.

Dt.	Année précédente.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Année précédente.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1892.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.
	28,591 71	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	19,514 37	10,746 38	Transport des voyageurs.....	12,187 76
				18,336 91	Transport du fret.....	20,165 57
				1,151 84	Malles.....	1,155 52
	1,303 42	Balance.....	13,994 48			
	30,235 13		33,508 85	30,235 13		33,508 85

Certifié exact,

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

R. B. BOGGS,

Comptable, E. de W.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Année précédente.	Détails.	Montant.
\$ cts.		\$ cts.
12,642 04	Réparations à la voie.....	11,284 50
4,052 02	Rails et attaches.....	1,395 38
3,529 30	Traverses.....	3,709 10
5,422 36	Ponts.....	456 13
3 00	Signaux.....	
12 60	Cadenas d'aiguilles.....	12 60
467 49	Ponceaux et garde-bétiaux.....	124 53
	Quai à Windsor.....	5 10
463 09	Bâtiments et plates-formes.....	241 90
27 45	Wagonnets de tournée et à bras.....	2 10
134 95	Chasses-neige et flangers.....	203 52
173 31	Outillage et réparations.....	200 45
850 59	Clôture.....	690 23
1,104 72	Bureau du comptable et dépenses.....	1,111 49
48 79	Divers.....	77 34
28,931 71		19,514 37

Certifié exact,

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

R. B. BOGGS,

Comptable, E. de W.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1891—Juillet.....	1,169 84	96 91	1,383 72	2,650 47
Août.....	1,714 82	96 91	1,345 56	3,157 29
Septembre.....	1,993 35	96 90	2,078 38	4,168 63
Octobre.....	1,026 61	96 91	2,413 29	3,536 81
Novembre.....	825 02	96 91	2,086 79	3,008 72
Décembre.....	902 42	96 90	1,830 99	2,830 31
1892—Janvier.....	637 43	95 68	1,292 50	2,025 61
Février.....	678 26	95 68	1,248 07	2,022 01
Mars.....	664 22	95 68	1,733 97	2,493 87
Avril.....	796 54	95 68	1,609 01	2,501 23
Mai.....	806 14	95 68	1,496 81	2,398 63
Juin.....	973 11	95 68	1,646 48	2,715 27
	12,187 76	1,155 52	20,165 57	33,508 85

R. B. BOGGS.

Comptable, Emb. de Windsor.

Certifié exact,

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier, C.F.I.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1892.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

27 septembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier. Les rails en fer sur un parcours de sept milles étaient en très mauvais état et on les a remplacés par de nouveaux en acier de $4\frac{1}{2}$ avec joints éclissés à cornières.

BALLASTAGE.

On a mis sur l'embranchement pendant l'année 7,310 verges cubes de ballast.

TRAVERSES.

Il a été renouvelé pendant l'année 19,137 traverses ordinaires et sept jeux de traverses de croisement.

VOIES DE GARAGE.

On a construit à Newport pour la compagnie faisant l'exploitation du plâtre une voie de service de 400 pieds de longueur. De vieux rails en fer enlevés de la voie principale ont été déposés sur les voies de garage de Hibbert et de Fenerty.

CLÔTURES.

On a érigé pendant l'exercice 500 perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ainsi qu'exécuté de fortes réparations aux vieilles clôtures.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A la jonction de Windsor on a renouvelé une partie de la plate-forme ainsi que réparé le hangar à marchandises.

La gare de Mount-Uniacke a été peinte.

A Ellershouse les portes et châssis de la gare ont subi les réparations nécessaires et le bâtiment a été peinturé.

A Newport on a examiné, réparé et peinturé la gare.

A Windsor on a fait à la gare les réparations nécessaires ainsi que recouvert la toiture en tôle, puis on a peinturé. Le toit de la remise à locomotives a été visité et réparé, et on a aussi fait les réparations nécessaires aux portes et châssis.

Une des fosses à bestiaux a été également renouvelée.

On a recouvert les fosses à bestiaux à Uniacke-Sud.

PONTS ET PONCEAUX.

On a posé de vieux rails en fer et des tiges de fer taraudés munies de happes à trois piles du pont Jordan.

Des batardeaux ont été construits aux extrémités des culées du pont Big-Bog pour maintenir et soutenir les remblais.

La maçonnerie des ponts de Sackville, de Big-Bog et de Sainte-Croix a été examinée et jointoyée.

On a posé un nouveau tablier en pin de Géorgie au pont de Carrel, ainsi que des garde-corps en fer.

Deux ponceaux en cèdre de 3 sur 4 ont été construits à la voie de garage de Fenerty.

A Ellershouse il a été construit un ponceau en cèdre de 3 sur 4.

On a aussi construit un ponceau en cèdre de 3 sur 4 à l'ouest de la gare d'Ellershouse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

A. M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

Ingénieur en chef.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 26 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Vous trouverez également les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N ^o 1. Compte du capital.	
2. Compte du revenu.	
3. Frais de traction.	(Extrait n ^o 1.)
4. Dépense de wagons.	(do 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(do 3.)
6. Dépenses de gares.	(do 4.)
7. Frais généraux.	(do 5.)
8. Compte général des approvisionnements.	
9. Bilan général.	
10. Etat comparatif des moyennes.	

COMPTÉ DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1891, à.....	\$2,741,780 89
Les additions suivantes ont été faites dans le cours de l'exercice :—	
Déplacement de la gare de Summerside.	\$4,995 42
Expropriation du terrain de R. McMillan.	3,305 07
	<u>8,300 49</u>
Total de la dépense à compte du capital, 30 juin 1892	<u>\$3,750,081 38</u>

Déplacement de la gare de Summerside.—Frais encourus pour transporter la gare du quai à la rue Water et pour placer le hangar à marchandises à cent pieds à l'est.

Expropriation du terrain de M. R. McMillan.—Paiement du terrain exproprié et des frais de justice pour le prolongement de la voie jusqu'au quai de la Compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown, à Charlottetown.

COMPTÉ DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de.	\$157,442 69
Celles de l'exercice précédent.....	174,258 05
Diminution	<u>\$ 16,815 36</u>

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1890-91.....	\$829 80
1891-92.....	749 72
Diminution par mille.....	<u>\$ 80 08</u>

La longueur du chemin en exploitation dans chaque exercice a été la même, savoir, 210 milles.

Le trafic a été extraordinairement languissant depuis l'ouverture de la navigation ce printemps par suite du pauvre marché pour les principaux produits de la ferme, et de la forte concurrence que les navires ont faite cette année. On peut

attribuer une diminution d'à peu près \$10,000 dans les recettes au fait que la navigation s'est fermée tard et ouverte à bonne heure. En sorte que les steamers *Stanley* et *Northumberland* ont pu transporter de grandes quantités de fret et beaucoup de voyageurs à Charlottetown et Pictou directement. Si l'hiver avait été d'une longueur ordinaire ce fret et ces voyageurs auraient été transportés par notre chemin pour aller à Georgetown ou en revenir.

ÉTAT

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1890-91.....	145,508	\$72,292 23
1891-92.....	139,389	70,959 21
Diminution.....	<u>6,119</u>	<u>\$1,333 02</u>
	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1890-91.....	59,511	\$81,660 82
1891-92.....	51,065	69,983 23
Diminution.....	<u>8,446</u>	<u>\$11,677 59</u>
Malles et divers 1890-91.....		\$20,305 00
do 1891-92.....		16,500 25
Diminution.....		<u>\$3,804 75</u>

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1890-91.....	335,202
1891-92.....	307,421
Diminution.....	<u>27,781</u>
Par les convois :—	
1890-91.....	272,475
1891-92.....	245,102
Diminution.....	<u>27,373</u>
Par les wagons :—	
1890-91.....	1,420,425
1891-92.....	1,304,659
Diminution.....	<u>115,766</u>

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du dernier exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :

Renouvellements.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Matériel roulant.	Total.
1890-91.....	\$257,039 13	.....	\$950 95	\$257,990 08
1891-92.....	252,970 37	\$36,175 19	560 82	289,706 38
Augmentation.....		\$36,175 19	.....	\$ 37,716 30
Diminution.....	<u>\$ 4,068 76</u>	<u>.....</u>	<u>\$390 13</u>	<u>.....</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont de Harper.....	\$1,155 74
Pont de Pig Brook... ..	2,353 08
Pont de Moore.....	264 68
Pont de Blushank.....	255 40
Pont de Baldwin.....	470 79
Total.....	\$4,499 69

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier et il a été posé des rails en fer sur un parcours de 125 milles et des rails en acier sur 85 milles.

11½ milles de rails en fer ont été remplacés pendant l'exercice par des rails en acier de 56 livres la verge.

TRAVERSES.

On a renouvelé pendant l'année 77,052 traverses, 36 jeux de traverses de croisement et 22 loquets d'arrêt.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie pendant l'exercice à peu près 7,098 verges cubes de ballast.

CLÔTURES.

Il a été construit vingt-six milles de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis, et trois mille trois cent trente pieds de clôtures en fil de fer et piquets en remplacement d'anciennes clôtures brûlées et qui tombaient en ruines.

PARANEIGES.

Onze mille six cent cinquante-six pieds de clôtures paraneige ont été construits pendant l'année, et il en a été renouvelé dix-huit mille neuf cent trente-six autres pieds.

QUAIS.

A Summerside on a renouvelé des poutres, des défenses et 275 pieds du plancher.

A Souris le quai a été ballasté avec des fascines et des pierres, et on a réparé la voie.

A Charlottetown on a ballasté le quai et le terrassement avec des fascines et des pierres.

A Georgetown le quai a été ballasté de pierres et on a renouvelé 20 défenses et un poteau d'amarrage.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Conway on a reconstruit la halte et renouvelé la plate-forme.

A Elmsdale on a reconstruit la halte et renouvelé la plate-forme.

A O'Leary il a été posé de nouvelles longrines sous le hangar à houille.

A Summerside la gare a été transportée du quai à la rue Water, assise sur une nouvelle fondation, et complètement réparée. On l'a ensuite peinturé et à l'intérieur et à l'extérieur. Le hangar à marchandises a été transporté à 100 pieds à l'est, placé sur une nouvelle fondation puis réparé et peinturé. Le hangar à marchandises situé sur le quai a été rehaussé de deux pieds, puis on a renouvelé les soliveaux et le plancher.

On a renouvelé le toit en gravier de la gare de Mount-Stewart.

A Georgetown on a peinturé la gare et renouvelé le toit de la chambre des bagages.

A Perth on a reconstruit la halte, peinturé puis renouvelé la plate-forme.

A Saint-André la halte a été reconstruite et la plate-forme renouvelée.

A Douglass la halte a été reconstruite.

On a reconstruit les fosses dans les remises à locomotives de Mount-Stewart et Georgetown.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le tablier du pont de Harper a été renouvelé en pin résineux.

Au pont de Pig-Brook on a terminé les culées en pierre et renouvelé le tablier avec une poutrelle en fer de 66 pieds.

Au pont de Mount-Stewart on a renouvelé 32 pièces de bois pour soutenir le tablier et jointoyé au ciment les culées.

On a renouvelé au pont de Saint-Pierre 30 contrefiches, 14 entrails et 4 jambes de force.

Au pont de Morell on a renouvelé la fondation de l'extrémité est, ainsi que les poutres et les traverses.

Le tablier du pont de Scrimgeour a été renouvelé.

On a également renouvelé le tablier du pont de Taylor.

Il a été reconstruit douze ponceaux en bois.

On a reconstruit deux ponceaux en pierre.

Renouvelé deux ponceaux avec des tuyaux en fer de 12 pouces.

Réparé et jointoyé au ciment les ponceaux en pierre de Winter-River et d'Union.

On a reconstruit vingt-sept fosses à bestiaux.

D'importantes réparations ont été exécutées aux remblais des ponts de Morell, Marie et Midgell, et l'on a employé pour ces travaux 4,000 verges cubes de pierres.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à \$99,362.51.

La valeur des approvisionnements restant, au 30 juin 1891, était comme suit :—

Approvisionnement généraux.....	\$71,359 37
Houille.....	10,241 11
Vieux rails en fer et attaches.....	9,367 36
Vieux matériaux, utilisables.....	7,390 65
	<hr/>
	\$98,358 49

Les achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

Il me fait grand plaisir de dire que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.		COMPTE DU CAPITAL.		Av.		
1891.		\$	cts.	1891.	\$	cts.
30 juin...	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780	89	30 juin....	Reçu du gouvern. fédéral.	3,741,780 89
1892.	Dépenses, année terminée le juin 1892—			1892.		
30 juin...	Déplacement de la station de Summerside	\$4,995	42	30 juin....	do do	8,300 49
	Expropriation du terrain R. Mc Millan, Charlottetown	3,305	07			
			8,300 49			
			3,750,081 38			3,750,081 38

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1892.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
64,158 96	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	66,772 79	72,292 23	Transport des voyageurs..	70,959 21
37,696 58	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2.....	35,204 87	81,660 82	do des marchands..	69,983 23
115,195 66	Ent. de la voie et des trav. d'art, d'après relevé n° 3.	147,461 53	20,305 00	Malles et divers.....	16,500 25
29,551 09	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4.....	28,370 27	174,258 00	Total des recettes....	157,442 69
11,387 79	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,896 92	83,732 03	Balance..	132,263 69
257,990 08	....Totaux.....	289,706 38	257,990 08	....Totaux	289,706 38

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(relevé n° 1.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
1,412 16	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages..	1,414 05
17,481 16	Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs.....	16,383 50
14,905 62	Combustible.....	15,303 77
2,599 97	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	2,735 05
24,524 71	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	28,237 17
1,139 06	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs... ..	718 35
2,096 28	Divers.....	1,980 90
64,158 96	Totaux.....	66,772 79

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS—(relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
10,648 03	Réparations aux voitures à voyageurs.....	9,129 84
1,546 58	do wagons-poste et à bagage.....	1,507 95
5,302 64	do wagons à fret et fourgons.....	6,089 83
15,470 95	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	14,140 82
535 03	Huile et chiffons pour étoupage.....	558 27
3,270 96	Menus articles et combustible.....	2,979 37
922 39	Divers.....	798 79
37,696 58	Totaux.....	35,204 87

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
419 21	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage.	369 96
48,543 46	Gages pour réparations de la chaussée, clôtures et sémaphores.....	42,844 87
3,497 12	Rails, coussinets et carvelles.....	39,570 55
25,445 10	Traverses.....	26,383 12
13,984 56	Bois de constr. et de service pour répar. des ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc..	22,880 32
3,146 41	Réparations aux quais.....	2,635 81
7,562 83	do bâtiments et plates-formes.....	7,758 87
2,894 10	do chasse-neige, flangers et outils.....	4,067 36
9,702 87	Enlèvement de la glace et de la neige.....	950 67
115,195 66	.....Totaux.....	147,461 53

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES GARES—(relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
21,073 19	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers...	20,075 83
8,477 90	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues..	8,294 44
	Divers.....	
29,551 09	.....Totaux.....	28,370 27

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1892.
\$ cts.		\$ cts.
4,308 49	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage.....	4,115 04
5,269 99	Appointements du comptable et de l'auditeur, du payeur, du caissier et des commis, frais de bureau et de voyage.....	5,441 17
849 85	Annonces.....	817 32
84 46	Donnages aux hommes, animaux et marchandises.....	171 97
375 47	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes.....)	390 23
499 53	Divers.....	961 19
11,387 79	Totaux.....	11,896 92

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1892.

1891.	Dr.	\$ cts.	\$ cts.
30 juin ..	Balance reportée.....		142,107 41
1892.			
30 juin ..	Achats, y compris les rails, durant l'année.....	9,936 51	
	Frais d'autres ministères.....	7,302 45	
	Bordereaux de paye.....	2,520 60	
			109,185 56
1892.	Av.		251,292 97
30 juin ..	Distributions pendant l'année.....		152,934 48
	Balance		98,358 49
	{ Matériel ordinaire..... \$71,359 37 } { Combustible..... 10,241 11 } { Rails et attaches disponibles..... 9,367 36 } { Vieux matériel pouvant servir.... 7,390 65 }		

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$	cts.		\$	cts.
Matériel en général.....	98,358	49	Compte fédéral.....	99,301	20
En caisse.....	4,281	26	Assurances contre les accidents..	5,173	91
Gares.....	662	56			
Ministère de la milice.....	195	94			
Cie de télégraphe Anglo-Américaine...	46	43			
Judge Weatherbee.....	30	00			
Sidney Gray..	25	00			
Prolongem. de ch. de fer, Charlottetown	812	83			
Gouvernement local, I.P.-E.....	62	60			
Total.....	104,475	11	Total.....	104,475	11

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Détails.	1892.	1891.
Longueur de la ligne.....	210	210
Milles parcourus par les locomotives.....	307,421	335,202
do trains.....	245,102	272,475
do wagons.....	1,304,659	1,420,425
Recettes des locomotives par mille..... Centins.	51·21	51·99
do de la voie do Piastres.	749·72	829·80
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes.....	45·07	41·49
do du fret do do	44·45	46·86
do d'autres sources do do	10·48	11·65
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	5·33	5·21
Combustible.....	4·98	4·45
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements.....	0·89	0·78
Réparations aux locomotives.....	9·19	7·32
Eau et réparations aux réservoirs.....	0·23	0·34
Divers.....	0·64	0·62
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau.....	21·26	18·72
	0·46	0·42
Total..... Centins.	21·72	19·14
Traction, par locomotive et par mille.....	21·72	19·14
Dépenses des wagons do	11·45	11·25
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille.....	47·97	34·37
Dépenses des stations, par mille.....	9·23	8·81
Frais généraux.....	3·87	3·40
Total, locomotive par mille..... Centins.	94·24	76·97
Traction, par train et par mille.....	27·24	23·55
Dépenses des wagons do	14·36	13·83
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille.....	60·16	42·28
Dépenses des stations, par train et par mille.....	11·58	10·84
Frais généraux do	4·85	4·18
Total, train par mille..... Centins.	118·19	94·68
Frais d'exploitation par mille de la voie..... Piastres.	1,379·55	1,228·52

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHENIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 18 août 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

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 de la division mécanique, pour les exercices 1890-91 et 1891-92.

On a acheté pendant l'année deux nouvelles boîtes à feu, deux cabs neufs, deux nouvelles cheminées, vingt bandes de roues motrices, quatre nouvelles plaques tubulaires, trois jeux de nouveaux tubes, deux corps de tender et quatre trains de tender.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et flangers, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :

21 locomotives.

17 voitures à voyageurs, 1re classe.

15 do do 2e classe et à bagage.

3 wagons-poste et fumoirs.

175 wagons fermés.

125 wagons plates-formes.

3 fourgons de conducteurs.

1 voiture de payeurs.

8 chasse-neige.

7 flangers.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1891—Juillet.....	33,899	1,474 12	1,364 08	201 57	2,529 19	26 87
Août.....	30,693	1,465 52	1,207 13	224 51	2,111 64	16 99
Septembre.....	30,102	1,585 78	1,486 74	353 67	1,683 92	60 25
Octobre.....	32,203	1,538 20	1,532 52	291 74	2,296 41	107 60
Novembre.....	30,388	1,460 41	1,748 34	278 05	3,535 79	9 26
Décembre.....	26,024	1,448 51	1,398 78	231 99	2,503 19	76 59
1892—Janvier.....	19,268	1,280 78	929 00	169 45	2,875 97	132 97
Février.....	22,708	1,392 51	1,303 68	218 40	2,533 37	5 68
Mars.....	22,020	1,373 12	1,379 78	226 49	2,354 60	12 26
Avril.....	19,884	1,132 57	1,002 72	167 51	2,180 20	31 48
Mai.....	19,606	1,067 90	1,013 02	171 16	1,710 90	28 74
Juin.....	20,626	1,164 08	937 98	200 51	1,921 99	209 66
Totaux.....	307,421	16,383 50	15,303 77	2,735 05	28,237 17	718 35

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Coût moyen par mille parcouru.						
		Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	
222 53	5,818 36	4 35	4 03	0 59	7 46	0 07	0 66	17 16
245 67	5,271 46	4 77	3 93	0 73	6 88	0 06	0 80	17 17
368 71	5,539 07	5 27	4 94	1 17	5 59	0 20	1 22	18 39
290 31	6,056 78	4 78	4 76	0 90	7 13	0 33	0 90	18 80
329 17	7,361 02	4 81	5 75	0 91	11 64	0 03	1 08	24 22
307 17	5,966 23	5 57	5 37	0 89	9 62	0 29	1 18	22 92
314 14	5,702 31	6 65	4 82	0 88	14 92	0 69	1 63	29 59
261 57	5,715 21	6 13	5 74	0 96	11 16	0 03	1 15	25 17
329 03	5,675 28	6 23	6 27	1 03	10 69	0 06	1 49	25 77
242 07	4,756 55	5 69	5 04	0 85	10 96	0 16	1 22	23 92
242 95	4,234 67	5 44	5 17	0 87	8 72	0 15	1 24	21 59
241 63	4,675 85	5 64	4 55	0 97	9 32	1 02	1 17	22 67
3,394 95	66,772 79	5 33	4 98	0 88	9 19	0 24	1 10	21 72

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Légers.	Pour les gares.	Total.
1891—Juillet.....	4,245	12,908	14,827	1,141	88	28,964	216	5,970	35,150
Août.....	3,990	11,279	13,599	2,638	114	27,630	11	6,020	33,661
Septembre.....	4,401	11,180	13,669	6,367	.....	31,216	18	5,825	37,059
Octobre.....	4,053	12,424	14,217	2,631	101	29,373	13	5,818	35,204
Novembre.....	3,907	10,461	14,084	2,857	80	27,482	174	5,879	33,535
Décembre.....	3,494	2,014	13,203	392	.....	20,609	49	5,783	26,441
1892—Janvier.....	2,810	674	13,756	.....	.....	14,430	.....	4,838	19,268
Février.....	3,430	2,626	13,413	.....	1,738	17,777	62	4,869	22,708
Mars.....	3,574	2,661	14,316	.....	136	17,113	80	4,827	22,020
Avril.....	3,078	1,628	13,694	1,403	.....	16,725	196	4,491	21,412
Mai.....	3,031	2,744	12,342	2,898	116	18,100	20	4,777	22,897
Juin.....	2,850	4,164	11,846	573	.....	16,583	33	4,621	21,237
Totaux.....	42,865	74,763	167,966	20,900	2,373	266,002	872	63,718	330,592

DU PRINCE-ÉDOUARD.

MÉCANIQUE.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Parcours total.		* Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseries de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
153,563	.....	5·32	8·28	4·37	14,318	2,216	381	683	40·73	6·30	1·08	1·94
144,519	.....	5·26	8·44	4·29	13,233	2,237	435	677	39·31	6·64	1·29	2·01
169,573	.....	5·43	8·42	4·57	15,545	2,891	519	854	41·94	7·80	1·40	2·30
148,186	.....	5·08	8·68	4·21	14,927	2,588	542	800	42·40	7·35	1·53	2·27
149,781	.....	5·46	8·58	4·46	16,148	2,668	269	708	48·15	7·95	0·80	2·11
107,583	.....	5·22	7·57	4·06	11,973	2,282	12	628	45·28	8·63	0·04	2·37
61,484	486	4·26	6·86	3·19	7,542	1,504	33	443	39·14	7·80	0·17	2·29
72,062	6,102	4·49	6·62	3·17	10,899	2,176	27	562	47·99	9·59	0·11	2·47
90,593	767	5·33	6·16	4·11	9,602	1,734	29	492	43·60	7·87	0·13	2·23
111,280	.....	6·65	6·96	5·19	9,811	1,700	20	488	45·82	7·93	0·09	2·27
123,492	.....	6·87	7·55	5·30	10,732	1,829	.....	516	46·87	7·98	0·00	2·25
98,626	.....	5·94	7·45	4·64	8,621	1,848	70	528	40·59	8·70	0·33	2·48
1,430,742	7,355	5·42	7·71	4·32	143,351	25,673	2,337	7,379	43·36	7·76	0·70	2·23

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION MÉCANIQUE.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux, et à foin.	Wagons plates-formes.	Total.
1891—Juillet.....	33,056	27,636	22,338	38,738	31,795	153,563
Août.....	28,334	22,104	21,567	39,474	33,040	144,519
Septembre.....	27,466	17,204	30,425	42,843	51,635	169,573
Octobre.....	31,490	23,431	26,258	42,895	24,112	148,186
Novembre.....	23,532	21,002	21,960	60,137	23,150	149,781
Décembre.....	20,673	17,218	14,595	46,133	8,964	107,583
1892—Janvier.....	14,751	12,285	11,404	18,605	4,439	61,484
Février.....	15,693	11,427	13,701	19,707	11,534	72,062
Mars.....	16,906	16,975	11,493	28,214	17,005	90,593
Avril.....	16,398	12,700	14,950	45,894	21,338	111,280
Mai.....	14,009	15,109	16,827	42,122	35,425	123,492
Juin.....	16,320	15,979	15,508	34,507	16,312	98,626
Totaux.....	258,628	213,070	221,026	459,269	278,749	1,430,742
MOINS—Ballastage.....			18,696	3,111	104,276	126,083
Balance.....	258,628	213,070	202,330	456,158	174,473	1,304,659

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION MÉCANIQUE.

D.—ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1892.

Détails.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	Flangers.	Total.	
	Locomotives.	1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Plate-formes.	Fourgons.	Wagon de payeur.				Total.
Disponible le 30 juin 1891, prop. au serv. do do condamnés.....	21	17	15	3	175	124 1	3	1	338 1	8	7	15
Total du matériel, 30 juin 1891.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1891..... do durant l'exercice.....						1 1			1 2			
MOINS—Reconstruits.....					1 1	2			3 1			
AJOUTEZ—Prop. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	2 123	3	1	2 337	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1892.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION MÉCANIQUE.

E.—ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division mécanique pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	1892.	1891.
Milles parcourus par les convois.....	245,102	272,475
do locomotives.....	307,421	335,202
do wagons.....	1,304,659	1,420,428
do chasse-neige.....	7,355	27,126
	\$ cts.	\$ cts.
Frais de traction.....	66,772 79	64,158 96
Coût des réparations aux wagons.....	16,727 62	17,497 25
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage.....	558 27	535 03
do des réparations aux voitures à voyageurs.....	9,129 84	10,648 03
do do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	1,507 95	1,546 58
do do wagons à marchandises et fourgons.....	6,089 83	5,302 64
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois ..	27 24	23 54
do do do locomotives.....	21 72	19 14
do do do wagons.....	5 11	4 51
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois..	6 82	6 42
do do do locomotives.....	5 44	5 22
do do do wagons.....	1 28	1 23
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois..	0 22	0 19
do do do locomotives.....	0 18	0 15
do do do wagons.....	0 04	0 03
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 72	3 90
do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	0 61	0 56
do wagons à marchandises et fourgons.....	2 48	1 94

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard pendant l'année expirée le 30 juin 1892.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Nom des victimes.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1891. 27 juill.	2 27 p.m.		Locomoteur léger.	.....	M. Watson.....	10	Souris.....	D. F. Chevrier.....	.....	Enfant de 17 mois, frappé pendant qu'il était assis sur le ballast entre les rails.	Fatal.....	Accidentelle.
1892. 9 mai.	2 50 p.m.		Omnibus.	G. W. Hibbett.	C. Moore.....	4	Royalty Junc....	Frank Traill....	Employé....	Tombe entre la plateforme de la gare et le train.	Pied écrasé par une roue.	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N^o 5.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CANAUX,

OTTAWA, 20 décembre 1892.

MONSIEUR.—N'étant entré que récemment dans l'exercice des fonctions d'ingénieur en chef des canaux, je ne suis pas assez au fait des travaux de construction actuellement en cours pour que je me permette d'en faire un rapport. Je me contenterai donc de soumettre les rapports des ingénieurs préposés aux canaux, avec les états statistiques des opérations de ces canaux, préparés par le commis chargé de ce service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

M. le secrétaire du

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, DIVISION DE MONTRÉAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 16 novembre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de présenter, conformément à votre lettre n^o 89463, en date du 26 septembre dernier, mon rapport sur les différents ouvrages placés sous mon contrôle, pour l'exercice 1891-92, expiré le 30 juin dernier. Ces ouvrages sont :

1^o Le canal de Lachine et le canal de Beauharnois, sur la route du Saint-Laurent.
2^o L'écluse et le barrage de Saint-Ours et le canal de Chambly sur la route de la rivière Richelieu et du lac Champlain.

On trouvera ci-joints des états indiquant les montants encaissés à titre d'amendes et dommages-intérêts, avec les relevés mensuels du maximum et du minimum des hauteurs d'eau prises aux entrées d'aval et d'amont de chaque canal, et sur chacun des buses de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL DE LACHINE.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert à la navigation le 1er mai 1892.

Il s'est produit, pendant la saison, deux accidents qui, toutefois, n'ont pas eu le moindre effet sur la navigation. Le premier eut lieu mardi, le 20 octobre, jour où la barge *Maggie*, appartenant à la Compagnie de Transport de Montréal, se jeta sur le pont de Brewster, le déplaçant et brisant le pivot, les ouvrages en fonte du dessous et les boulons reliant les galets à la plaque tournante. Cela prit trois jours pour réparer les dégâts et remettre le pont en place.

Le deuxième accident arriva vendredi, le 30 du même mois d'octobre, alors que la porte d'aval de la vieille écluse n^o 1 fut emportée. Une barge passait dans le temps par cette écluse, dont le seuil et la porte d'aval, très vieux et pourris, ne purent résister à la pression du courant créé dans l'écluse à ce moment-là et furent emportés dans le fleuve. Il y avait, plus bas, plusieurs bateaux qui attendaient leur tour, mais ils ne subirent pas d'avaries.

La porte en question fut remplacée en trois jours par une porte neuve de rechange ; mais, ainsi que je l'ai dit plus haut, la navigation n'a souffert aucun retard ni inconvénient par suite de ces deux accidents, et pendant toute la saison l'eau a été tenue à une bonne hauteur dans tous les biefs, tant pour les besoins de la navigation que pour ceux de l'industrie.

Les travaux exécutés sur ce canal pendant l'exercice se classent sous deux chefs :—
"Réparations" et "Travaux imputables sur le revenu."

RÉPARATIONS.

L'eau a été retirée du canal dans la nuit du 9 avril dernier, et y a été introduite de nouveau le 30 du même mois, de sorte que le canal a été livré à la circulation le 1er mai.

Pendant que le canal était à sec tous les ouvrages sous l'eau ont été visités et réparés. De nombreuses réparations ont été faites à ses différentes constructions pendant l'année; en voici les détails:—

La culée et la pile de support de l'extrémité nord du pont de Brewster, que la gelée avait fait sortir de leurs fondations, ont été démolies et reconstruites.

Deux nouvelles culées en maçonnerie ont été construites pour recevoir un nouveau pont fixe, et l'on a aussi construit le mur de soutènement au pied de l'ancienne écluse n^o 3.

Les cinq premières assises de dessus du musoir sud de l'écluse Saint-Gabriel, qui s'en allaient en ruine, ont été démolies et refaites en maçonnerie neuve.

La maçonnerie de trois canaux de dérivation—dont l'un en amont du pont Saint-Gabriel, et deux en aval de l'écluse de la Côte Saint-Paul, du côté sud du canal—qui paraissait vouloir s'écrouler, a été refaite au ciment.

Trois piliers de pierre du déversoir à la Côte Saint-Paul ont aussi été défaits et reconstruits, et le déversoir ainsi que les écluses ont été rejointoyés au ciment de Portland.

Trois vannes neuves ont été mises dans le vieux barrage à pertuis de Lachine, et la maçonnerie de ce déversoir régulateur a été rejointoyée au ciment.

Le vieux plancher de pin de 2 pouces du déversoir de décharge, à la Côte Saint-Paul, qui avait été considérablement détérioré par l'action du courant, a été entièrement renouvelé en chêne de 6 pouces.

Le revêtement de côté du déversoir de l'écluse Saint-Gabriel avait aussi été arraché par la force de l'eau, et l'on fut obligé de forer des trous dans le mur, de boulonner des pièces dans la maçonnerie, et de clouer le revêtement à ces pièces avec des carvelles.

Les montants de plates-formes et les moises de devant et de derrière des portes d'amont et d'aval des anciennes écluses nos 1, 3, 4 et 5, et aussi des portes des nouvelles écluses nos 1, 2, 3 et 5 ont été renouvelés.

Les tabliers des ponts de Black, Wellington, Saint-Gabriel, de Brewster et de la Côte Saint-Paul ont été renouvelés en madriers de chêne de 2 pouces, et les piliers de coffrage en amont du pont de Saint-Gabriel, ainsi que ceux dans le centre et de chaque côté en amont et en aval du pont de Brewster, ont été reconstruits.

Les différents ponts du canal (à l'exception du pont Wellington) ont été nettoyés et ont reçu chacun trois couches de peinture.

Les murs en talus entre la Côte Saint-Paul et Lachine demandaient et ont subi des réparations considérables, de même que les chemins de halage de chaque côté du canal.

Aux différents ponts et écluses les baraques, qui étaient très vieilles et délabrées, ont été remplacées par des cabanes neuves, ce qui a contribué au bien-être du personnel des employés et relevé l'aspect du canal en général.

Les chemins du canal en correspondance avec les différents bassins, de même que le chemin entre le pont Wellington et l'écluse Saint-Gabriel, du côté sud, et la rue du Moulin depuis la rue Saint-Etienne jusqu'au pont de Black, ont été macadamisés et bien entretenus.

Les chemins de halage, s'étendant sur la distance de 14 milles de chaque côté du canal, ont été tenus en bon état. Tous les trottoirs en bois de l'Etat dans les limites de la ville, et qui ont une longueur collective de plus de 9,000 pieds linéaires, ont été non seulement bien entretenus, mais on en a aussi enlevé la neige et la glace pendant tout l'hiver.

Les poteaux d'amarrage le long du canal, sur les chemins de halage, ont été réparés, et il en a été planté 60 nouveaux.

Le lit de la rivière Saint-Pierre a été débarrassé de ses herbes, et tous les fossés d'écoulement, aqueducs et rigoles en correspondance avec le canal ont été nettoyés à fond et tenus en bon état.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les piliers et les estacades flottantes dans le canal même, à Lachine, ont reçu les réparations nécessaires. Des réparations ont aussi été faites où il en fallait, aux vannes des moulins et fabriques.

Le bateau de loyage à grue a été tiré à terre, puis sa coque a été presque entièrement renouvelée, et les plus importantes parties des membres de la grue ont été remplacées. Le pont a aussi été renouvelé et le bateau calfaté et peinturé.

L'ancien déversoir provisoire à l'écluse Saint-Gabriel a été rempli, et le chemin en face des moulins à cet endroit, du côté sud, a été nivelé et macadamisé.

Les culées en bois du pont fixe, en amont du nouveau barrage à pertuis de Lachine—pont qui met l'île en communication avec le grand chemin—ont été entièrement reconstruites, et le pont même remis en place, après avoir été visité et réparé.

Le matériel électrique pour l'éclairage du canal entre l'entrée inférieure et l'écluse Saint-Gabriel, a été entretenu comme il faut et a donné pleine et entière satisfaction.

Le service téléphonique privé a aussi été d'une très grande utilité pour les opérations et du canal et de la navigation.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les jetées de Lachine, formant le prolongement du quai du Grand-Tronc de chemin de fer, demandaient des réparations considérables qui leur ont été faites. La plus grande partie de leur superstructure au-dessus du niveau des eaux a été reconstruite; il a été ajouté de la pierre au blocage des jetées, et l'on a renouvelé les planchers.

A la clôture de la navigation, en 1891, l'on commença à faire, pour quelques-unes des anciennes et des nouvelles écluses, des portes de rechange pour lesquelles il avait été voté un crédit de \$24,500. Pour cela la machine à planer du gouvernement fut installée dans la scierie de MM. Tate, et les ouvriers du canal préparèrent le bois des portes.

Il fut construit sur l'île Saint-Gabriel un grand hangar de 150 pieds de long, sur 50 pieds de largeur et 40 de hauteur, dans lequel furent construites les portes elles-mêmes. Toutes les pièces de fonte moulées ont été finies et les ferrures préparées dans les ateliers du canal.

Il a été aussi construit six paires de portes, dont—

Une paire pour le seuil d'aval de l'ancienne écluse n ^o 1;
do do d'amont do n ^o 1;
do do d'aval do n ^o 2;
do do d'amont des anciennes écluses nos 3 et 4;
do do do des nouvelles écluses nos 3 et 4;
do do d'aval de l'ancienne écluse n ^o 5.

Ces portes ont été réparties le long du canal, sur des points où elles se trouveraient le plus à la main en cas de besoin ou d'accident.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1891 et rouvert le 30 avril suivant. Il n'y a pas eu d'accident, de sorte que la navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

RÉPARATIONS.

Deux paires de portes ont été construites et mises à l'écluse n^o 6, et quant aux vieilles portes elles ont été apportées aux ateliers et défaits. La passerelle de la porte d'amont de l'écluse de garde ou de prise d'eau a été renouvelée, et il a été posé trois pièces d'ancrage, dont une à l'écluse n^o 6 et deux à l'écluse n^o 9. Il a aussi été placé un treuil neuf à l'écluse n^o 6, ainsi que quatre roulettes de chaînes à chacune des écluses nos 7, 8, 9 et 12, et deux à l'écluse n^o 3.

Les portes d'aval des écluses nos 7, 8, 9 et 12 ont été soulevées et rajustées, et il a été renouvelé trois ventelles, dont une à l'écluse n^o 8 et deux à l'écluse n^o 11.

Toutes les pièces d'ancrage en chêne des portes et des treuils pour manœuvrer ces dernières ont été peinturées. Il a été posé six chaînes neuves, dont deux à l'écluse n^o 6, deux à l'écluse n^o 11 et une à chacune des écluses nos 8 et 13.

Tous les ponts tournants ont été tenus en bon état. Les ponts des écluses nos 7, 8, 10 et 13 ont été soulevés et rajustés, et le pivot du pont de Saint-Timothée renouvelé.

Les longerons et le tablier du pont en amont de l'écluse de prise d'eau à Valleyfield ont été renouvelés, et il a été construit des ponts neufs sur les déversoirs des écluses nos 7, 9 et 10.

Plusieurs ponts de service ont été renouvelés, et tous les autres, au nombre de 120, ont été bien entretenus.

Il a été construit deux nouvelles maisons, l'une, de 24 x 24, avec une cuisine attenante, de 12 x 12, pour l'éclusier, à l'écluse n° 12, et l'autre, aussi de 24 x 24, pour le passeur du nouveau passage d'eau, entre les écluses nos 13 et 14. Ces maisons sont bien finies et peinturées en dedans et en dehors. Toutes les autres maisons d'habitation du personnel, de même que les clôtures des terrains de l'Etat, ont été réparées lorsqu'il le fallait, peinturées et d'ailleurs tenues en bon état.

Cinq poteaux de défense neufs ont été posés à chacune des écluses nos 7, 8, 9, 10 et 13, et les autres ont été réparés. Cent-cinq poteaux d'amarrage neufs ont été plantés sur les bords du canal, de chaque côté, et plusieurs autres ont été arrachés et replantés.

Un bac neuf et une "bonne" neuve ont été construits pour le service du nouveau passage d'eau, et, de chaque côté du canal, il a été fait des abords pour accéder au bac.

Une partie considérable du bord du canal, du côté nord, du côté du chemin de halage, a été macadamisée et couverte de gravier, et les barrages d'aval et d'amont, à l'entrée supérieure, ont subi de considérables réparations.

La digue de Hungry-Bay a aussi été en partie macadamisée.

La grande jetée, ou jetée nord, de l'entrée inférieure, que la glace avait considérablement détériorée, a été reconstruite sur une longueur de 75 pieds et une hauteur de 10 à 12 pieds.

La jetée d'entrée sud, vis-à-vis, a aussi reçu des réparations considérables, et les deux ouvrages ont été revêtus de madriers à l'extérieur.

Des fuites ont été bouchées aux déversoirs des écluses nos 6, 10 et 12.

Les chemins sur les levées du canal et la digue de Hungry-Bay, qui ont plus de 26 milles de longueur, ont été tenus en bon état.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés dans le cours de l'été, et l'on a enlevé la neige et la glace au printemps.

Comme d'habitude, les mauvaises herbes ont été fauchées en temps utile, de chaque côté du canal.

La ligne téléphonique privée du canal a été tenue en bon état de fonctionnement.

Le matériel électrique, qui sert à l'éclairage de la partie inférieure du canal, a été bien entretenu, et le service a continué de donner satisfaction universelle.

CANAL DE CHAMBLY.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1891 et rouvert à la navigation le 2 mai suivant. A part d'une demi-journée de retard causée, le 2 mai, par la découverte et l'étanchement de deux petites fuites dans le bief en amont de l'écluse n° 7, la navigation n'a pas perdu de temps. Les vieux ouvrages ont été tenus en bon état et les travaux de reconstruction et d'amélioration continués.

Il a été exécuté, pendant l'exercice, des travaux considérables se classant sous les deux chefs de : "Réparations" ordinaires et "Travaux imputables sur le revenu."

RÉPARATIONS.

Le plancher de la longue jetée d'entrée, à l'entrée inférieure, a été réparé où il avait besoin de l'être. Tous les poteaux du garde-corps sur le chemin public entre le chemin de Saint-Luc et l'extrémité supérieure de l'île Sainte-Thérèse, ont été renouvelés, et les lisses de bois qui les surmontaient remplacées par un câble de fil d'acier de $\frac{3}{8}$ de pouce. Le reste de ce garde-corps sera renouvelé de la même manière l'année prochaine; en attendant on l'entretient comme il faut.

Une paire de portes d'amont de rechange a été placée à l'écluse n° 4. Les écluses de ce canal étant de différentes dimensions, il est nécessaire d'avoir sous la

main un plus grand nombre de portes de rechange qu'il en serait sans cela besoin. Des 16 paires de portes actuellement en service 8½ paires sont pareilles, mais les autres 7½ paires sont de dimensions différentes non seulement des premières mais les unes des autres.

Depuis 1886 7½ paires de portes de rechange ont été mises à différentes écluses, en place de vieilles portes. Il en reste encore 5 paires pour faire face aux exigences futures.

Les portes d'aval de l'écluse de garde à Saint-Jean ont été renforcées de quatre barres de chêne de 10 pouces carrés. Toutes les portes ont été peinturées, et les bajoyers rejointoyés au ciment de Portland. Soixante-six poteaux d'amarrage ont été mis sur les bords du canal, aux endroits où il en fallait.

Le matériel à vapeur des ateliers de l'Etat a été bien entretenu; il s'est trouvé inestimable pour la préparation du bois de reconstruction des écluses et des ponts, et pour l'achèvement des travaux en général.

Il a été pourvu à la force motrice pour actionner les soufflets, la machine à forer, les tours, etc., dans la boutique de forgeron, au moyen d'un arbre qui relie les ateliers avec la forge; et afin de réduire au minimum le danger du feu, l'aire de la boutique de forgeron a été pavé de briques cimentées. Les différents bâtiments le long du canal ont été tenus en bon état, et les maisons d'habitation, avec leurs dépendances, entre l'entrée inférieure et l'écluse n° 2, ont été peinturées ou blanchies à la chaux, de même que les clôtures.

Il a été fait une addition en charpente, revêtu de brique, à la maison d'habitation du gardien de l'écluse n° 9.

Le mur en talus du côté du chemin de halage est généralement en bon état, à l'exception de certaines portions originairement construites en petites pierres rondes, et qui demandent un soin constant. Celui du côté opposé, ou côté ouest, est en mauvais état, et il va falloir le reconstruire presque entièrement avec de la pierre plus grosse.

Les réparations nécessaires ont été faites aux déversoirs de décharge. Le canal du déversoir de Fryer a été creusé de 2 pieds dans la roche, sur une distance de 100 pieds.

Le chemin de halage a été tenu en bon état. Depuis 1886 sept milles de ce chemin ont été couverts de gravier, et il en reste encore 4 milles à arranger de la même façon. Le gravier dont on se sert pour cela vient du lac Champlain, et coûte 60 cents la tonne, délivré sur les lieux. Ce gravier durcit le chemin et facilite grandement le halage.

Cinq barrières de fer, se fermant au cadenas, ont été faites et mises sur différents points de la levée du canal, du côté est, pour empêcher que l'on ne passe en voiture sur le chemin de halage dans le printemps, et qu'ainsi on ne le détériore.

Il a été pratiqué une tranchée de 3 pieds de profondeur sur 4 de largeur dans la neige, sur une distance de 2½ milles entre le creek de Wood et l'île Sainte-Thérèse, afin de donner un cours à l'eau venant des terres du côté ouest du canal.

Douze poteaux tournants ont été placés aux quatre détours les plus brusques du canal pour faciliter la puissance de traction des câbles de halage.

Sept ponts du chemin public entre Chambly et Saint-Jean ont été entièrement reconstruits sur une plus grande échelle, et quatre autres ponts ont été réparés.

Les engins de manœuvre des portes ont été beaucoup perfectionnés, et six treuils neufs placés aux portes d'aval des écluses nos 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 9.

Les fossés, drains et décharges du canal ont été rettoyés à fond. Le terrain occupé par les gardiens des écluses nos 2 et 3 a été entouré d'une clôture de fer galvanisé.

Le bureau du receveur à Saint-Jean a aussi été entouré d'une clôture de poteaux de cèdre plantés à 12 pieds de distance les uns des autres, avec chaîne de fer passant dans la tête de chaque poteau.

Cent pieds du mur de pierres sèches situé en aval du passage du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que l'on utilise pour transborder du bois des wagons aux bateaux, sont tombés dans le canal; les pierres ont toutes été retirées de l'eau et cette partie du mur reconstruite.

Les cinq phares servant à éclairer la navigation du bassin de Chambly ont été réparés et peints.

Les 4,000 pieds d'estacades flottantes de Chambly et de Saint-Jean ont été tenus en bon état. Les ponts nos 4 et 5 ont reçu assez de réparations pour les faire durer une couple d'années de plus.

Les réparations nécessaires ont été faites aux boîtes à vase du dragueur, aux brouettes, aux grues mobiles et fixes, aux rouleaux et aux pelles mécaniques.

Les mauvaises herbes ont été fauchées de chaque côté du canal comme à l'ordinaire.

Comme par le passé la ligne téléphonique du canal a été d'une très grande utilité, et des réparations y ont été faites au besoin, par les employés.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu, qui ont été faits sur ce canal au cours de l'exercice, se subdivisent comme il suit:—

Dragage.

Depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation la flotte de dragage n° 1 a été à l'œuvre dans le canal proprement dit. Il a été fait considérablement de dragage dans la partie du canal formée par un bras de la rivière et mieux connue sous le nom de "petit lac." Les matières extraites ont été mises en arrière du perré construit le long de la levée du canal à l'île Sainte-Thérèse, et ont aussi servi à élever le chemin de halage immédiatement en arrière.

La ligne navigable du passage d'eau, à l'extrémité supérieure de l'île, a été approfondie de manière à ce qu'à l'avenir le bac ne s'échoue pas à l'eau basse.

Il a été fait des places de rencontre, dont une de 1,000 pieds de longueur au 5e mille vis-à-vis les fermes de Burland et de Mantel, une de 600 pieds de longueur au pont de Langelier, une de 200 pieds au creek de Wood, et une de 600 pieds entre le 9e mille et le 9½ mille. Les matières draguées ont servi à élever le chemin public et le chemin de halage où ils avaient besoin de l'être.

L'approfondissement de l'entrée supérieure du canal, ou port de Saint-Jean, a été repris dans le mois de mai et continué jusqu'à la fin de l'exercice, époque à laquelle toute la flotte a été envoyée au canal de Lachine parce qu'il n'avait pas été voté de crédit pour achever les travaux. Il aurait été dans l'intérêt de la navigation que l'entreprise fût complétée, ce qui aurait pu se faire en une couple de mois.

On regarde comme urgent que la flotte soit renvoyée à Saint-Jean, dans le but non seulement d'achever les travaux mais aussi de former un bassin entre le pont du chemin de fer du Pacifique et le vieux quai du Grand-Tronc.

La construction d'un bassin et de quais à cet endroit a déjà été fortement recommandée dans de précédents rapports, et elle s'imposera si le trafic continue à augmenter, surtout si le chemin de fer du Pacifique obtient accès aux quais pour le transbordement du bois.

Ponts sur les rues Langevin et du Fort.

L'eau surabondante des écluses nos 4, 5 et 6 se décharge, par trois déversoirs, dans le cours d'eau qui forme la ligne de division entre les villages de Chambly-Bassin et Chambly-Canton, et va se jeter dans le bassin après un cours d'environ 1,200 pieds. La largeur de ce cours d'eau augmente tous les ans, à cause du courant ainsi créé.

Les deux rues susnommées, qui relient les deux villages, traversent le cours d'eau en question.

À la demande des deux municipalités, le gouvernement a affecté une somme de \$600 à la construction de deux ponts aux points de traversée.

Deux ponts de 24 x 12 pieds, supportés par des culées de pierre, ont en conséquence été construits; de solides garde-corps ont été placés sur les côtés, et les abords aplanis.

Une fois que ces ponts ont été finis la propriété en a été officiellement transportée aux municipalités de Chambly-Canton et Chambly-Bassin, qui se sont engagées à les entretenir.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Mur de pierres brutes sèches à l'île Sainte-Thérèse, et éboulements.

Dans le dernier rapport annuel il est dit qu'un mur de pierres sèches avait été construit à l'île Sainte-Thérèse, le long de la levée du canal, sur une distance de 11,800 pieds, et que le chemin de halage avait été macadamisé.

Cela n'est pas exact, attendu que seulement 2,600 pieds linéaires de perré avaient été construits, et que le chemin de halage n'avait pas été macadamisé. Ce n'est que pendant l'exercice 1891-92 que le mur de pierres brutes sèches a été construit sur une distance de 9,160 pieds, laquelle, ajoutée à la quantité faite en 1890, donne les 11,800 pieds mentionnés dans le dernier rapport.

La pierre cassée l'année précédente a été étendue sur le chemin, sur une largeur de 9 pieds, et sur une profondeur de 9 pouces au milieu et de 6 pouces dans les côtés; une couche de 3 pouces de gravier a été mise par-dessus le macadam, et le tout bien roulé. C'est aujourd'hui l'un des plus beaux chemins du district.

Les vieux ponts de l'île ont tous été renouvelés, et il en a été construit cinq neufs, ainsi que 8 drains en bois et en pierre.

Des portions de la levée du chemin, dans les paroisses de Saint-Luc et de Saint-Jean, qui avaient des tendances à s'ébouler dans le canal, ont été soutenues par de gros murs de moëllons bruts posés à sec.

Toute la levée ouest, sur une distance de sept milles, entre le pont n^o 1 et Saint-Jean, devra être protégée de la même façon; autrement il se produira des éboulements qui mettront en danger non seulement la navigation, mais le chemin public sur le dessus de la levée.

Fait à temps, l'ouvrage pourrait être exécuté à comparativement peu de frais, et empêcherait des accidents et éboulements qui coûteraient dix fois plus à réparer s'ils se produisaient.

Reconstruction des écluses nos 4, 7 et 8.

La reconstruction de ces écluses, commencée il y a quelques années, a été continuée pendant l'exercice.

Pour cela il avait été fait de grands préparatifs. Tous les matériaux et l'outillage voulus étaient sur le lieu à la clôture de la navigation.

Le côté ouest de l'écluse n^o 8, comprenant l'enclave, la culée, le pertuis d'aqueduc et le sas, ainsi que la culée d'enclave, et le pertuis d'aqueduc des sas ouest et est de l'écluse n^o 7, ont été démolis sur 380 pieds de longueur, 8 de largeur et 17 de hauteur—soit jusqu'aux fondements.

A l'écluse n^o 4 le sas est de la culée et l'enclave d'aval ont été démolis sur une longueur de 90 pieds, et les portions démolies ont été reconstruites, partie en bois et partie en pierre.

Toutes les écluses de ce canal ont été visitées et réparées, à l'exception du côté est de l'écluse n^o 3, et de toute l'écluse n^o 9, qui est l'écluse d'entrée inférieure du canal, dans le bassin de Chambly.

Il y a à cette dernière écluse une énorme perte d'eau qui met sérieusement obstacle à l'éclusage aux écluses nos 8 et 7 en amont. L'eau du sas se retire sur le train de 9 pieds par heure—dont 7 pieds pour la première demi-heure et 2 pour la seconde.

Il y a maintenant plus de 50 ans que cette écluse a été construite, et, exception faite du rejointoiement des bajoyers suivant le besoin, il n'y a pas été fait de réparations.

Parce que cette écluse est dans le bassin, sa reconstruction sera dispendieuse. Il faudra faire des batardeaux coûteux et employer constamment de puissantes pompes à vapeur pour épuiser l'écluse pendant que se poursuivront les travaux.

Il est tout probable que cette écluse devra être entièrement reconstruite, et il faut faire des préparatifs en conséquence. Une grande quantité de bois entrera dans la construction des barrages, et il faudra en outre plus de 1,000 verges cubes de corroi.

Ce corroi ne peut être obtenu qu'au moyen du dragueur, qui devra nécessairement revenir à Chambly, non seulement pour le fournir, mais aussi pour l'enlever, avec les barrages, une fois l'écluse reconstruite.

Eclairage électrique.

On a continué à travailler, pendant l'année, à l'achèvement des lignes électriques. Une ligne de poteaux a été plantée sur le côté ouest du canal, depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'écluse n° 7, pour recevoir l'un des fils du circuit de lumière à arc. Le fil du circuit de lumière à incandescence a aussi été tendu sur ces poteaux pour éclairer les bureaux du surintendant et du receveur.

Comme le circuit de lumière à incandescence pour les ateliers était insuffisant pour le nombre de lampes qu'exigeait un bon éclairage, il a été tendu un autre fil sur les poteaux du côté est du canal.

La menuiserie, dans la station d'électricité, a été achevée.

Des murs de moëllons bruts ont été construits à sec de chaque côté du coursier de décharge, en arrière de la station, dans le but d'envoyer, autant que possible, à la rivière, l'eau qui passe par la turbine.

Il a été installé un dynamo de la capacité de 40 lampes à arc dans la station et 27 lampes sur le canal, entre le déversoir du côté est, 400 pieds en amont de l'écluse n° 2, et l'entrée inférieure du canal, soit sur une distance de $1\frac{3}{4}$ mille qui comprend 8 écluses, 4 ponts tournants, 3 grands quais, 5 bassins et les ateliers avec la cour. En moyenne, ces lampes sont à 342 pieds les unes des autres.

Quatorze lampes à incandescence desservies par le circuit de lumière à arc ont été placées dans les châteaux d'eau, et ne sont utilisées que pendant la saison de navigation seulement.

La construction et l'installation du matériel en question ont été faites à l'entreprise par la *Royal Electric Co.* de Montréal, pour la somme de \$3,650, et le tout a été exécuté d'une manière fort satisfaisante.

Les deux extrémités du canal sont maintenant éclairées à l'électricité; le port de Saint-Jean depuis le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique en descendant jusqu'à l'écluse de garde, l'est par la Compagnie d'éclairage électrique de Saint-Jean, à raison de \$300 pour la saison de navigation, et à Chambly, depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'entrée inférieure, c'est le matériel du canal qui fournit la lumière.

On a l'intention d'installer dans les ateliers, pendant l'exercice 1892-93, un moteur électrique de la force de 25 chevaux actionné par deux dynamos du type Edison que nous avons déjà et qui effectueront une grande économie en faisant marcher les machines de ces ateliers.

Dans un prochain avenir l'électricité sera un agent important; avant longtemps tous les canaux seront éclairés sur leur parcours entier, ce qui mettra la navigation en meilleure position de faire avantageusement concurrence aux chemins de fer.

Afin de diminuer les frais de fonctionnement il est plus que probable que les forces électriques à la disposition du gouvernement sur les différents canaux seront avant longtemps appelées à jouer un nouveau rôle en ouvrant et fermant les portes d'écluses et les ponts, aussi bien qu'en actionnant toutes les machines, et qu'elles fourniront aussi vraisemblablement la force motrice voulue pour le halage des bateaux.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée le 30 novembre 1891, et rouverte le 11 avril 1892.

Il n'y a eu ni accident ni retard, et la navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Les travaux faits ici pendant l'exercice se classent sous deux chefs, savoir :—
"Réparations" et "Travaux imputables sur le revenu."

RÉPARATIONS.

Les levées du canal de chaque côté de l'écluse ont été tenues en bon état.

Les portes de l'écluse ont été soulevées et ajustées, les pivots et les chaînes renouvelés, et tous les engins de manœuvre du canal et des portes visités et réparés à fond.

On a remplacé des pièces de bois que le courant et les glaces avaient enlevées du côté d'amont ou ouest du barrage le printemps dernier, et l'on a mis deux toises de pierre au pied de ce barrage.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La glace a été coupée tout autour des jetées, des quais et des portes d'écluse, et ces dernières ont été chargées pour que la crue du printemps ne pût pas les soulever.

Les estacades flottantes ont été enlevées dans l'automne, mises en sûreté, puis remises en place dans le printemps.

Le terrain qui est la propriété de l'Etat sur l'île, et que les travaux faits au barrage et les hautes eaux avaient détérioré, a été remis en état, et l'on a protégé d'un enrochement la levée du canal aux deux bouts de l'île.

Tous les chalands ont été visités à la clôture de la navigation et réparés à fond.

La maison du surintendant, l'atelier et les dépendances ont reçu des réparations, et les clôtures ont été en partie renouvelées.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Quand on eut fini de visiter et réparer les fondements de l'écluse de Saint-Ours, en mai 1891, on s'aperçut que les anciennes jetées ou quais qui forment le prolongement de l'écluse en amont et en aval, et que l'on avait disjointes de la maçonnerie pour placer un batardeau dans la position voulue, étaient en très mauvais état. Ces ouvrages furent en conséquence démolis et reconstruits.

LEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Conformément aux instructions contenues dans la lettre administrative n^o 86,089, en date du 16 septembre 1891, il a été fait, en janvier et février 1892, un levé hydrographique de la rivière Richelieu, à l'endroit où se trouve le pont du Grand-Tronc à Belœil, dans le but de porter remède au danger qu'offrait la navigation sur ce point-là, au dire des navigateurs.

Un plan montrant les jetées conductrices en amont du pont du Grand-Tronc de chemin de fer, ainsi que la position et les détails d'un prolongement projeté du quai actuel, a été envoyé au département, avec un détail estimatif des travaux à faire.

Le résultat de ce levé a démontré au delà de tout doute la nécessité de mieux pourvoir à la sûreté de la navigation sur ce point-là de la rivière.

Le coût total de la construction projetée, y compris l'enlèvement des quatre jetées conductrices actuelles du côté de terre, et le dragage voulu pour donner la profondeur nécessaire, à l'eau basse, le long des ouvrages projetés, a été estimé à \$9,000.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

CAPITAL.

La flotte de dragage n^o 2, qui, à la fin de l'exercice, travaillait dans le canal Lachine, à enlever certaines pointes et à approfondir le canal, entre les écluses nos 2 et 3 et à l'entrée du bassin Wellington, a été envoyée au lac Saint-Louis pour pratiquer des excavations d'essai relativement à l'amélioration projetée de la ligne navigable du lac.

Il a été fait, tant dans l'ancien chenal que dans le chenal projeté, environ 18 excavations variant de 8 à 20 pieds de profondeur, et la matière extraite—environ 6,000 verges cubes de roche noire et de tuf—a été répartie et déposée de la manière et aux endroits suivants, savoir :—

300 verges cubes sur le nouvel éperon, où le surintendant les a utilisées pour élargir et renforcer certains points faibles de cet ouvrage ; 2,000 verges cubes dans le nouveau quai du Grand Tronc de chemin de fer à Lachine, et 1,000 verges cubes dans le quai de M. Lepailler.

M. Geo. Yale, directeur du dragage, était chargé de cette partie de l'ouvrage.

LEVÉ HYDROGRAPHIQUE DU LAC SAINT-LOUIS.

Commencé l'année précédente, le levé hydrographique du lac a été repris le 15 juillet 1891, et continué jusqu'à la fin du mois de novembre suivant.

Pendant cette période le temps a été généralement beau mais très venteux, et 24 jours seulement ont été assez calmes pour permettre de sonder.

La partie étudiée du lac s'étend depuis la tête de la jetée du Grand Tronc, à l'extrémité supérieure du canal de Lachine, jusqu'à un point en amont du deuxième phare flottant, soit sur une distance d'environ 3 milles.

Comme le fond de cette partie du lac se trouva être très inégal, M. Pariseau, l'ingénieur dirigeant, jugea nécessaire de vérifier ce qui avait été fait l'année précédente. Pour cela des sondages furent faits à une distance moyenne de 25 pieds les uns des autres sur des lignes parallèles, en travers du lac, éloignées de 100 pieds les unes des autres pour le premier mille et demi, et de 200 pieds pour le reste de la distance.

Voici le résultat des opérations de l'été :—

Ligne de bord étudiée sur la terre ferme et les îles.....	6 $\frac{1}{2}$ milles.
Ligne de route étudiée.....	2 $\frac{1}{2}$ “
Milles parcourus en sondant.....	78 “
Nombre de sondages.....	14,500.
Angles mesurés.....	1,900.

Vers la fin de la saison il a été fait une triangulation pour vérifier et assurer l'exactitude du levé.

Dans le cours de l'hiver il a été dressé un plan indiquant seulement les sondages faits pendant l'été, et l'on a fait le calcul des quantités de matières à extraire pour former la ligne navigable projetée.

SYSTÈME DE DRAINAGE DE LACHINE.

Les entrepreneurs de ces bateaux sont MM. Heney et Borthwick d'Ottawa.

Le contrat a été signé le 25 juillet 1891, et l'ouvrage commencé le 5 août suivant. La fouille fut commencée à l'extrémité du drain collecteur, au point d'intersection de la rivière Saint-Pierre, en amont du chemin de la Côte Saint-Paul.

On a aussi commencé, vers la fin d'août, à creuser la tranchée qui met le drain collecteur en communication avec l'égout de brique projeté des terrains bas de Lachine. Les travaux se poursuivirent jusqu'à la première semaine de décembre, alors que le froid vint les interrompre.

Il y avait alors une longueur d'environ 3,400 pieds du drain collecteur d'achèvement, 1,100 pieds de la tranchée de raccordement de faits, et 250 verges de l'égout de brique de construites.

Les entrepreneurs ont essayé de continuer le déblai de roche en hiver, après le 5 janvier, mais ils y renoncèrent vers le milieu de février.

Les travaux furent ensuite repris le 17 avril dernier, et ils ont été continués jusqu'à ce jour.

A la fin de l'exercice il y avait une longueur totale de 5,000 pieds du drain collecteur de déblayée, 1,100 pieds de la tranchée de faits, et 450 verges de l'égout en brique de construites.

M. L. G. Papineau est l'ingénieur que le gouvernement a préposé à la surveillance de ces travaux.

RÉPARATIONS AUX BATEAUX.

Flotte de dragage n° 1.

Dans le cours de l'hiver il a été fait considérablement de réparations à la flotte de dragage n° 1, qui se trouvait sur le canal de Chambly. La grosse charpente de la coque du dragueur a été en partie renouvelée. Les réparations du dragueur seul ont exigé l'emploi de 451 pieds cubes de chêne, en outre des courbes et du bois d'épinette rouge et de pin. Il a été fait usage de 3,617 livres d'acier, de fer et de pièces moulées pour renforcer la coque et améliorer la machinerie.

Les quatre chalands à vase, l'arche d'habitation, et la grue flottante ont été visités et réparés à fond. Le dragueur et les chalands ont été calfatés et peints.

Flotte de dragage n° 2.

Des réparations considérables ont été faites à la flotte n° 2, qui se compose d'un dragueur, d'une grue flottante à vapeur, de quatre chalands, d'un yacht à vapeur et d'une arche d'habitation.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A la clôture de la navigation cette flotte, qui avait opéré sur le lac Saint-Louis, fut mise en hivernage dans le canal de Lachine. La forme de radoub de Tate reçut le dragueur, la grue à vapeur, le yacht et l'arche, et là furent faites les réparations suivantes :—

L'emplanture de la grue du dragueur a été élevée, et un certain nombre de boulons ont été remplacés par des neufs.

Il a été posé deux arbres d'acier neuf, un attrape-chaîne breveté avec tiges de friction, ainsi que deux nouvelles pièces moulées malléables avec tirants et émerillons pour renforcer la grue.

Le treuil de la grue a été soulevé, puis un arbre d'acier neuf a été fait et mis en place.

L'arbre du vindas a été baissé et une manche conique neuve a été mise à la verge de l'ancre.

Des réparations ont été faites à la chaudière, qui a aussi été pourvue d'un épura-teur "Hanna" de l'eau d'alimentation.

Un bras neuf a été fait pour le godet du dragueur, et il a aussi été fait d'importantes modifications à deux godets.

La coque de la grue à vapeur flottante a été renforcée au moyen d'entretoises de chêne en différents endroits à l'intérieur. Il a été installé deux poteaux avec tirants à émerillons, de l'avant à l'arrière, pour rendre la coque inflexible. Les vieux garde-corps ont été remplacés par des neufs.

Les vieux garde-corps des chalands ont aussi été renouvelés.

La coque de l'arche d'habitation a été en partie renouvelée.

Un tuyau d'aspiration neuf a été mis au yacht à vapeur, et diverses réparations et modifications ont été faites à ses machines et à sa chaudière.

Tous ces bateaux ont été bien calfatés et peints, et se trouvaient en parfait état lorsque les opérations ont été reprises au printemps.

Les importantes réparations dont je viens de parler ont été exécutées sous la surveillance immédiate de M. Geo. Yale, l'ingénieur mécanicien, qui a préparé tous les plans des perfectionnements et modifications voulus.

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

E. H. PARENT, *ingénieur surintendant.*

CANAL DE LACHINE.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le seuil de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892. (D'après les relevés de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 5, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1891.								
Juillet.....	18	7	17	10	11	8	11	3
Août.....	18	4	17	5	11	6	10	10
Septembre.....	17	9	16	3	10	10	10	2
Octobre.....	16	3	15	6	10	1	9	5
Novembre.....	17	5	14	11	10	6	9	6
Décembre.....	17	10	16	10	10	9	9	1
1892.								
Janvier.....	32	9	16	11	12	3	10	2
Février.....	31	9	24	3	10	11	8	4
Mars.....	26	11	24	6	9	5	8	8
Avril.....	36	6	16	9	13	5	10	8
Mai.....	19	5	18	0	11	9	10	11
Juin.....	20	10	18	7	13	4	11	4

CANAL DE BEAUHARNOIS.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur le seuil de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892. (D'après les relevés de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, seuil d'aval.				Ecluse n° 14, seuil d'amont			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
1891.								
Juillet.....	11	1	10	9	12	7	12	3
Août.....	11	1	10	7	12	5	11	11
Septembre.....	10	7	10	0	12	0	11	8
Octobre.....	10	0	9	4	11	9	11	1
Novembre.....	9	7	8	8	11	10	10	9
Décembre.....	10	10	9	8	11	8	10	11
1892.								
Janvier.....	13	8	10	11	11	7	11	0
Février.....	14	6	13	0	11	2	10	2
Mars.....	15	3	11	0	11	4	10	5
Avril.....	13	2	10	3	12	10	11	0
Mai.....	11	4	10	3	12	2	11	3
Juin.....	12	11	11	0	12	7	11	8

CANAL DE CHAMBLY.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure et sur celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, seuil d'aval.				Ecluse n° 1, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs.
1891.								
Juillet.....	10	9	9	7	8	10	7	10
Août.....	9	6	9	1	8	8	7	7
Septembre.....	9	7	8	9	8	5	7	2
Octobre.....	8	8	7	10	8	2	6	11
Novembre.....	8	10	7	8	8	9	6	10
Décembre.....	11	0	8	2	9	6	7	2
1892.								
Janvier.....	14	7	10	0	9	8	8	4
Février.....	15	7	14	0	9	2	8	8
Mars.....	15	1	13	1	8	10	8	7
Avril.....	20	7	13	8	11	5	9	0
Mai.....	14	2	12	8	10	7	9	7
Juin.....	15	3	13	1	10	9	9	9

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

TABLEAU indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892. (D'après le relevé du surintendant.)

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.		Ecluse n° 1, seuil d'amont.					
	Maxima.	Minima.	Maxima.	Minima.				
1891.	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs		
Juillet.....	10	0	8	9	9	5	8	8
Août.....	9	9	8	4	9	0	8	3
Septembre.....	8	9	7	2	8	7	8	2
Octobre.....	8	3	6	7	8	4	7	6½
Novembre.....	8	3	6	4	8	10	7	7
Décembre.....	12	1	8	0	9	9	7	10
1892.								
Janvier.....	12	8	10	2	10	2½	9	0
Février.....	12	3	10	0	9	10	8	7
Mars.....	11	10	10	1	11	10	10	1
Avril.....	19	7	11	4	15	8	10	3
Mai.....	12	7	11	0	11	6	10	11
Juin.....	14	0	11	1	12	8	11	0

CANAL DE LACHINE.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom-mages-intérêts.	Totaux.			
1891.			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
18 juill...	Barge <i>Donnelly</i>	Damase Leroux.....	9	00			9	00
28 août...	Steamer <i>Greetlands</i>	H. Dobell et Cie.....	20	00			20	00
13 oct...	Barge <i>Brodeur Demer</i>	Damase Leroux.....	10	00			10	00
5 nov...	do <i>Richard</i>	C. Richard.....	5	00			5	00
24 do	do <i>Star</i>	Cie de Transport de Montréal.....	10	00			10	00
21 do	Steamer <i>Acadia</i>	J. Malcolmson.....			22	75	22	75
30 do	Barge <i>Riley</i>	B. St. Denis.....	4	00	6	00	10	00
1892.								
10 mai...	Barge <i>Bonaventure</i>	G. Gohier.....	5	00			5	00
23 juin...	Steamer <i>Gertie</i>	J. Clément.....	5	00	18	35	23	35
22 do	do <i>Polino</i>	Ross et Cie.....	10	00			10	00
28 do	do <i>Powerful</i>	G. Gohier.....	12	00			12	00
		Total.....	90	00	47	10	137	10

J. O'NEILL,
Receveur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, 30 juin 1892.

CANAL DE CHAMBLY.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts encaissés au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom- mages- intérêts.	Totaux.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1891.					
10 nov...	Barge <i>R. H. Cooper</i>	R. H. Kirby.....		4 00	4 00
1892.					
18 juill...	Yacht <i>Elfrida</i>	W. S. Webb.....		5 00	5 00
18 août...	Barge <i>Ruby</i>	Jes. Rosseau.....		5 00	5 00
26 do ..	do <i>Roi des Eaux</i>	A. Desmarais.....		5 00	5 00
		Totaux.....		19 00	19 00

M. D. S. MARTEL,
Receveur.

BUREAU DU CANAL,
BASSIN DE CHAMBLY, 7 novembre 1892.

ANNEXE N^o 6.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

CORNWALL, 15 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel sur l'entretien et les travaux de construction des canaux du Saint-Laurent, et sur les levés hydrographiques, etc., relatifs à leur agrandissement.

CANAL DE CORNWALL.

ENTRETIEN.

La navigation pour la saison de 1891 a été close le 5 décembre.

Le canal, qui avait été mis à sec le 21 mars 1892 pour faciliter les travaux de construction des entrepreneurs ainsi que les réparations ordinaires, a été ouvert à la navigation le 1er mai suivant, et fermé le 5 du présent mois pour la saison de 1892.

Pendant le temps que le canal est resté à sec le crédit de \$2,000, voté dans le cours de la dernière session du parlement, a été dépensé pour renouveler le busc et les fondements de l'enclave d'aval et de la tête du coursier de décharge de l'ancienne écluse n^o 17, ainsi que pour nettoyer le bassin en aval de cette dernière, qui sert actuellement de forme de radoub; et, en général, toutes les anciennes écluses et autres constructions, telles que déversoirs, etc., ont été visitées et provisoirement réparées où c'était nécessaire.

Le crédit de \$500, aussi voté pendant la dernière session, a été appliqué à des réparations, clôturage, etc., que demandait la résidence récemment achetée par le gouvernement pour le receveur des péages.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante, bien que l'eau fût basse au commencement de la saison et en dépit des inconvénients ordinaires à la poursuite des travaux d'agrandissement.

Le seul accident qui, pendant la saison de navigation, ait rendu l'abaissement des niveaux nécessaires, et par lequel la navigation a été interrompue pendant vingt-huit heures, s'est produit le 3 août dernier au soir, et a été causé par le fait que la barge *Toronto*, de la Compagnie de Transport de Montréal, traînée par le *Ranger*—petit remorqueur pris à louage—s'est jetée sur la porte d'aval de l'écluse n^o 19, pendant qu'elle était fermée et en opération, et l'a emportée, déplaçant en même temps la maçonnerie du chardonnet dans cinq assises du bajoyer sud.

Cette porte fut remplacée par une autre en bon état.

Le compte des dommages-intérêts, fixés à \$1,103.21 contre les propriétaires de la barge *Toronto*, a été envoyé par le surintendant, le 15 août, au bureau de la Compagnie de Transport de Montréal, qui ne l'a pas encore payé.

L'alimentation des moulins et fabriques n'a pas été aussi sérieusement affectée pendant la dernière saison qu'en 1891.

L'attention du département est de nouveau attirée sur la nécessité qu'il y a, selon moi, de construire les déversoirs nécessaires, et d'établir un service téléphonique mettant toutes les écluses, etc., en communication avec le bureau de l'ingénieur surintendant.

Pendant l'hiver le personnel du surintendant aux ateliers de l'Etat s'est occupé de réparer et renouveler les portes d'écluse de réserve, etc., et généralement de faire des préparatifs pour les réparations annuelles ordinaires.

A l'avenir on se propose de demander des soumissions pour tous les matériaux et les fournitures voulus pour le "personnel" ou les réparations.

Les écluses des entrées inférieures tant anciennes que nouvelles ont été dépouillées et préparées pour l'hiver le 6 courant; puis la machine à lever les portes, les bateaux plats, et le vapeur *Anderson* servant aux opérations des levés hydrographiques, ont été délégués dans le bassin de Cornwall.

L'aqueduc du creek de Wood continue à fonctionner d'une manière satisfaisante, en ce qu'il empêche entièrement le refoulement d'eau du fleuve de pénétrer dans le creek aux Mouches (*Fly Creek*).

La question de la reconstruction de l'égout de l'Etat dans la rue Water de la ville de Cornwall, et de l'aqueduc ou drain sous le canal, en correspondance avec cet égout, dont il est parlé dans mon dernier rapport, est encore en délibération.

Les employés suivants ont été mis à la retraite pendant l'année, savoir :—

Edward Cass, éclusier, 1er mai 1892.

John Bowie, manoeuvre, do

Owen O'Keefe do 1er octobre 1892,

et Timothy Sheal a temporairement remplacé Cass comme éclusier.

Le steamer à passagers *Island Queen* a été frappé d'une amende de \$10 pour avoir détérioré une porte de l'écluse n° 18 le 2 septembre 1892.

Il n'a pas été perçu de droits d'hivernage ou de chauffage pendant l'année.

L'eau la plus haute à l'écluse n° 15 (ancienne entrée) pendant l'année a été de 22 pieds 6 pouces, et la plus basse de 9 pieds 5 pouces; à l'écluse n° 21 (ancienne écluse de garde) le maximum a été de 10 pieds 10 pouces, et le minimum de 6 pieds 5 pouces.

AGRANDISSEMENT DU CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION.

Ce canal a une chute totale de 48 pieds, et rachète les rapides du Long-Sault. Il s'étend depuis la ville de Cornwall vers l'ouest jusqu'au village de Dickinson's-Landing, soit sur une distance de 11½ milles.

Il a été achevé et livré pour la première fois à la circulation en l'année 1843.

Les travaux d'agrandissement actuellement en voie d'exécution consistent dans l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du canal primitif, ainsi que le renforcement et la protection des levées, et dans la construction d'écluses, de déversoirs d'alimentation, de ponts, etc., de plus grandes dimensions.

L'agrandissement à l'entrée inférieure, ou de l'est (section 1), a été commencé en 1876 et achevé en 1882. La section 10—entrée supérieure—qui est encore en cours, a été commencée en 1884 et pourra être finie en 1893.

Le reste des travaux nécessaires pour achever l'agrandissement a été donné à l'entreprise en 1888, et n'est pas encore fini.

LISTE des travaux donnés à l'entreprise, et en cours.

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvement
Cornwall	2	Wm. Davis et Fils.....	5 nov. 1888.....	5 avril 1891.
Ecluse n° 19	3			
Maple-Grove	4			
Milleroches	5			
Moulinette	6	La Gilbert Blasting and Dredging Co.....	2 nov. 1888.....	20 avril 1891.
Land-Bridge	7			
Long-Sault	8			
Dickinson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder.....	7 avril 1884.....	1er juin 1886.

NOTE.—La section 8 est contiguë à la section 10.

Le canal a été mis à sec le 21 mars 1892, et il y est resté jusqu'au 1er mai suivant, ce qui a permis aux adjudicataires des sections 2, 3 et 4 de procéder à des travaux qui ne pouvaient pas se faire pendant la navigation.

La pierre délivrée en 1892 est venue des carrières de Cornwall, Maple-Grove et Milleroches.

La maçonnerie a été commencée en mars, et continuée jusqu'à ce que le froid vint interrompre l'ouvrage en novembre.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE LA SAISON.

Le bajoyer sud de l'ancienne écluse n° 17, sur la section 1, a été élevé de 2 pieds, et une partie du mur d'enclave d'aval a été reconstruit à partir du radier.

Section 2.

Les murs de prolongement est et ouest de la culée sud du pont de Cornwall ont été bien avancés.

Sections 2 et 3.

Les prolongements des musoirs aux écluses nos 18 et 19 ont été achevés, et à l'écluse n° 20 le batardeau nécessaire a été fait dans le canal, et l'on a avancé le mur au point de le relier presque à la levée.

Section 4.

Le mur de soutènement extérieur, à la levée ouest de l'écluse n° 20, a été fini, à l'exception de la partie du milieu, où le couronnement et quelques-unes des assises de dessus manquent.

Section 10.

Le déversoir d'alimentation de l'écluse de garde a été achevé en septembre, et, avec la nouvelle écluse de garde, a depuis été mis en opération.

Le fondement du déversoir d'alimentation de l'écluse n° 18 a été commencé le 9 novembre, et continué jusqu'à ce que la gelée vînt interrompre les travaux.

La défense des levées a été commencée près de l'ancienne écluse de garde, et aussi en aval de l'écluse n° 18.

La construction des portes d'écluses est bien avancée; il en a été mis une paire en place à chacune des nouvelles écluses nos 18, 19 et 20.

On s'est procuré tout l'outillage et les matériaux de construction voulues pour commencer la maçonnerie de bonne heure le printemps prochain.

Le dragage, qui a été commencé à l'entrée supérieure—section 10—le 6 avril, et en aval de l'écluse de garde—section 8—le 2 mai, a été poussé sans interruption jusqu'ici, et sera poursuivi jusqu'à la clôture de la navigation.

L'approfondissement et l'élargissement du chenal achèvent; ce qui reste à faire est principalement sur les sections 4, 5 et 8.

Le redressement du chenal ne vient que d'être commencé.

Sections 6 et 7.

Tous les travaux sont suspendus depuis le mois de juillet 1891, en attendant une décision sur la question des "Barrages de l'île de Sheik," au sujet desquels il vient d'être complété des levés pour en déterminer la position.

Les matières draguées ont généralement été mises en cavaliers, et, une fois séchées, employées à l'agrandissement des levées.

A l'extrémité occidentale du canal, toutefois, une grande partie des matières draguées a été jetée à l'eau, au sud de l'île de Wagner.

Le renforcement de la haute levée à l'ouest de l'écluse n° 18 a bien avancé, et l'on se prépare actuellement à en faire autant à celle qui est à l'est de l'écluse n° 20. Des travaux très satisfaisants ont été faits au cours de la saison sur la grosse levée du côté nord du canal, relativement à l'élargissement et au redressement de l'aqueduc de Robertson.

Le seul éboulement important qui se soit produit pendant la dernière saison a été celui de la haute levée à la tête de l'écluse n° 19; mais on s'en est aperçu à temps, et des moyens ont été pris pour empêcher toute dégradation ultérieure.

Il a fallu de la terre de plus sur le côté nord du canal, en amont de l'écluse n° 18, pour redresser le chenal.

J'attire l'attention sur la nécessité d'élargir et redresser l'entrée supérieure de ce canal, aussi que sur l'opportunité de prolonger la jetée nord de l'entrée inférieure, et d'en améliorer la direction, et sur l'exhaussement projeté du niveau du couronnement de la nouvelle écluse de garde, de 18 pouces à 2 pieds, afin de protéger les ouvrages contre les grandes crues du fleuve.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

ENTRETIEN.

Les différentes sections de ce canal—qui sont celles de la Pointe Farran, du Rapide Plat, et de la Jonction de la Pointe aux Iroquois et des Galops—collectivement appelées “canal des Galops,” ont été fermées le 12 décembre 1891. La navigation a été ouverte le 25 avril dernier, pour la saison de 1892, et close le 13 décembre.

Les bouées entre Prescott et Dickinson's Landing ont été installées peu après l'ouverture de la navigation, et il y en a eu 13 de remplacées par des neuves, parce qu'elles n'étaient plus propres à servir.

Les réparations ordinaires ont été faites au bateau et au chaland employés pour le service des bouées.

Je n'ai à faire rapport d'aucun accident grave, si ce n'est de la mort de James Flinn, père, l'un des manœuvres, qui s'est noyé dans la nuit du 23 avril dernier, à l'écluse n° 26. Le défunt a depuis été remplacé par son fils, James.

La navigation sur ces canaux a été assez bien maintenue; il ne s'est produit que peu de retards autres que ceux provenant d'échouages dus principalement à la surcharge, en temps d'eau basse, vers le commencement de la saison, et aux opérations des entrepreneurs des travaux d'agrandissement, dans les étroites lignes navigables du Rapide Plat et des Galops.

Pendant les mois de janvier et février derniers, il s'est produit, dans la longue levée formant le chemin de halage du canal de la Jonction, des ruptures et des fuites de peu de conséquence qui ont été provisoirement réparées sitôt que découvertes, et la levée a été renforcée davantage par la suite.

La jetée d'amarrage de l'île de la Jetée, pour laquelle le parlement avait voté des crédits en 1891 et 1892, a été achevée moyennant une dépense d'environ \$1,000.

Conformément à un contrat à cet effet, Murray and Cleveland, entrepreneurs aux Galops, ont construit une porte d'aval pour l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Cette porte a été délivrée à Morrisburg, et sera mise en œuvre l'année prochaine. Le parlement, à sa dernière session, a voté un crédit de \$4,000 pour ce service.

Des réparations générales ont été faites aux diverses constructions, aux portes, aux ponts, etc., ainsi qu'aux levées, aux estacades flottantes et aux jetées d'entrée.

Les amendes suivantes ont été imposées aux propriétaires des bateaux ci-dessous mentionnées, pour manque de soin et mépris des règlements du canal, savoir :—

Barge <i>Duluth</i> , 7 mai 1892	\$ 5 00
“ <i>Imperial</i> , 27 juin 1892.....	5 00
Steamer <i>Corsican</i> , 3 juillet 1892.....	10 00
“ <i>Ocean</i> , 10 août 1892.....	20 00
“ <i>Alexandria</i> , 14 octobre 1892.....	20 00

L'*Iroquois*, qui avait été relégué en 1891 où il se trouve présentement, en aval de la Pointe Traverse, repose maintenant sur le fond avec sa coque pleine d'eau. Les machines sur le premier pont sont en bon état, mais la coque et les œuvres mortes sont pourries, et les chaudières usées. Dans ces circonstances, ce navire devrait être vendu tel qu'il se trouve actuellement.

Pendant l'année, Robert Taye, éclusier—1er décembre 1891—a été remplacé par Alexander B. Robertson, nommé le 15 décembre 1891.

Par suite de l'avancement des travaux d'agrandissement à l'écluse n° 23, il va falloir déplacer la maison d'habitation des manœuvres. Ces hommes ont déjà vidé les lieux et ont trouvé, près de l'ouvrage, d'autres logements pour lesquels—vu qu'ils se trouvent dans le village de Morrisburg, une indemnité de \$7 chacun par mois est regardée comme raisonnable et a été allouée.

En outre des réparations ordinaires, les travaux suivants ont été exécutés :—

A la Pointe Farran, écluse n° 22, la maison des manœuvres de l'écluse a été réparée et deux cuisines construites, et le fondement—partie en coffrage—a été renouvelé et protégé.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Au Rapide Plat, Morrisburg, de grandes réparations ont été faites aux portes d'aval de l'écluse n° 23, et les heurtoirs ont été renouvelés. A l'écluse n° 24 on s'est procuré une embarcation pour le service des portes et du déversoir à l'eau basse.

Pendant la saison de navigation l'eau la plus basse sur le seuil de l'écluse n° 23 a été de 8 pieds 3 pouces.

CANAL DES GALOPS.

A l'écluse n° 25, Iroquois, les maisons de l'éclusier et des manœuvres ont été réparées, des clôtures ont été construites, les levées et les abords de l'écluse ont été exhaussés et couverts de gravier, et des réparations nécessaires ont été faites au pont tournant, à la jetée d'entrée, etc.

A l'écluse n° 26, Cardinal, le pont tournant a été presque reconstruit, la porte d'aval a été remplacée par une neuve, et les heurtoirs renouvelés.

AGRANDISSEMENT DES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

POINTE FARRAN.

Ce canal a environ $\frac{3}{4}$ mille de long et $3\frac{1}{2}$ pieds de chute. Il rachète, en amont du village de Farran's-Point, un petit rapide situé à environ 5 milles ouest de Dickinson's-Landing.

Je n'ai à faire rapport d'aucuns travaux de construction. Mais il a été fait, en vue de l'agrandissement de cet ouvrage, un levé topographique comprenant une étude générale de la ligne navigable partant de la nouvelle entrée supérieure projetée à la Pointe d'Empy (Pointe Avoyon), et suivant la rive nord dans une direction ouest par la passe entre l'île Little-Cat et le village de Aultsville sur la terre ferme; et depuis l'entrée inférieure actuelle le levé a été poussé à l'ouest jusqu'à la Pointe de Baker, en aval du Grand Remous, où commence la profonde passe droite qui mène au canal de Cornwall.

Il a été préparé des plans faisant voir comment l'on se propose d'agrandir et allonger les deux entrées de ce canal.

RAPIDE PLAT.

Ce canal a une chute de $11\frac{1}{2}$ pieds; il rachète le rapide Plat et s'étend depuis le village de Morrisburg dans la direction de l'ouest jusqu'à la baie de Flag, soit une distance de $3\frac{3}{4}$ milles.

Voici quels sont les travaux donnés à l'entreprise et actuellement en cours d'exécution:—

Localité.	Section.	Adjudicataires.	Date du contrat.	Date de l'achèvement.
Morrisburg.....	1	Poupore et Fraser.....	26 janv. 1891	1er avril 1894
Mariatown.....	2	La "Weddel Dredging Co".....	12 do 1891	20 do 1893
New Road.....	3	Poupore et Fraser.....	26 do 1891	20 do 1893
Flag's Bay.....	4	William Broder.....	2 avril 1884	1er juin 1888

L'agrandissement a été commencé en 1884 sur la section 4—entrée supérieure ou de l'ouest—et achevé en 1888.

Les travaux d'agrandissement consistent dans l'approvisionnement et l'élargissement de l'ancienne ligne navigable, et dans la construction d'écluses et de déversoirs de plus grandes dimensions.

Il n'est question d'aucune modification de l'alignement actuel dans le contrat, et j'attire l'attention sur cette omission parce que l'on croit que la catégorie de navires à laquelle ces canaux agrandis doivent servir aura beaucoup de difficultés à y passer.

La section 1 longe le bord de l'eau au village de Morrisburg.

Les opérations de dragage y ont été commencées en avril dernier et seront continuées jusqu'à la fin de la saison.

Toutes les matières draguées ont été déposées dans l'espace entre le chemin de halage et le nouveau coffrage de protection. Ce coffrage est maintenant fini, et les entrepreneurs sont à construire leurs batardeaux pour la nouvelle cuvette d'écluse conformément au plan modifié du 21 mars 1892.

Par inadvertance, on a laissé commencer au moyen de dragage la fouille d'une tranchée pour le "mur nord," qui devait être faite à la main, ce qui amena l'éboulement et l'affaissement des hautes levées de terre glaise que le mur était destiné à soutenir. Il fallut donc renoncer à l'idée de commencer le mur au fond du canal, et substituer une base en coffrage ayant sa face dans la même ligne et même inclinaison que le mur projeté, et montant jusqu'à 2 pieds au-dessous du niveau normal de l'eau dans le canal.

Partout où les opérations de dragage en avaient trop raidi les talus la levée est aujourd'hui suffisamment soutenue par la base de coffrage et par un parement de terre empruntée, et l'on croit en conséquence qu'elle ne souffrira plus de détérioration.

Sur le dessus et en arrière du coffrage il sera formé une berme dont les talus seront défendus par un perré à pierres sèches.

Cette modification du plan primitif a nécessité l'acquisition d'une bande de terre d'environ 15 pieds de large, s'étendant le long de la portion la plus creuse de la tranchée, et aussi d'une fosse d'emprunt d'où tirer de la terre pour restaurer les levées détériorées par les opérations de dragage de l'entrepreneur, et pour lesquelles M. Ward, estimateur nommé par le gouvernement, a pris des arrangements avec les propriétaires.

La pierre pour l'écluse est taillée et préparée à la carrière de Milleroches, canal de Cornwall, et celles des murs de soutènement, etc., l'est aux carrières de l'île connue sous le nom de Wolf Island.

La section 2 commence à l'extrémité ouest du village de Morrisburg, et s'étend vers l'ouest jusque près de Mariatown.

Les travaux de cette section consistent principalement en creusage, qui se répartit en dragage et en déblai. Les opérations de dragage ont été commencées le 1er avril dernier et se poursuivent encore actuellement.

Le déblai, ou creusage au-dessus de l'eau, qui a aussi commencé en avril, a été discontinué le 1er novembre.

Deux dragueurs ont fonctionné toute la saison, et l'on est à en construire un troisième qui sera mis à l'œuvre de bonne heure le printemps prochain.

La masse des matières draguées a été utilisée pour élargir et renforcer le chemin de halage et les levées.

La section 3 commence à peu de distance en amont de Mariatown, et s'étend à l'ouest jusque dans le voisinage de l'écluse de garde (n^o 24); elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité est de la section 4, ainsi que les dépôts de déblais et autres travaux se rapportant à la baie de Flagg.

L'excavateur à vapeur et un dragueur affrété ont commencé les travaux en avril dernier. Le premier opère sur la haute levée, au-dessus de l'eau, et le dragueur dans le lit du canal. Les deux machines fonctionneront jusqu'à la fin de la saison.

Les matières provenant du déblai sont charroyées par des locomotives jusqu'à la baie de Flagg, où on les dépose, tandis que celles du dragage sont transportées en chaland à l'endroit où on les jette à l'eau, du côté sud de la passe, près de l'île d'Ogden.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le "chemin neuf" du côté nord du canal a été achevé et livré à la circulation en septembre dernier. Lorsque l'on aura fini les clôtures, qui sont actuellement en voie de construction, il sera à propos de s'entendre avec le conseil municipal du township de Matilda pour qu'il se charge du contrôle et de l'entretien de ce chemin.

La section n° 4 a été finie en 1888 et immédiatement utilisée. Elle comprend la nouvelle écluse de garde (n° 24) et le nouveau déversoir, ainsi que la formation de l'entrée supérieure du canal, et aussi du lit sur une courte distance en aval de l'écluse. L'évaluation finale de cette entreprise a été complétée par feu M. Killaly, l'ingénieur dirigeant.

CANAL DES GALOPS.

Division de la Pointe aux Iroquois.—Ce canal, tel que primitivement construit, avait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village d'Iroquois, d'où il s'étendait vers l'ouest jusqu'à Presqu'Île, rachetant le rapide de la Pointe aux Iroquois, et autres sections de courant rapide, notamment celle de la Pointe aux Emouchets (*Sparrowhawks Point*).

D'importantes modifications ont été faites à ces ouvrages, dix ans environ après leur achèvement. Le seuil d'aval de l'écluse n° 25 a été baissé de 3 pieds 2 pouces, et l'on a pourvu au moyen de régler la hauteur d'eau sur le seuil d'amont, et par conséquent dans le canal, en mettant ce dernier en communication avec les Galops.

La division de la Jonction commence à Presqu'Île, et s'étend en montant jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal. Elle consiste principalement en une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans le fleuve pour relier les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et ainsi, comme je l'ai dit plus haut, élever le niveau de l'eau dans le bief d'Iroquois et donner le moyen de le contrôler.

La chute du fleuve entre les canaux susmentionnés est de 1 pied 9½ pouces.

Les travaux de la Jonction ont été faits en 1856.

Je n'ai à faire rapport de travaux de construction pour aucune des divisions.

Pendant la saison il a été fait des études pour avoir des données sur lesquelles asseoir définitivement le projet d'agrandissement.

Division des Galops.—Cette division—canal primitif des Galops—avait une chute de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en montant depuis le village de Cardinal, l'espace d'environ deux milles, jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'elle était destinée à racheter, et qui commence à environ 7 milles est de la ville de Prescott.

Quelques années après l'achèvement du canal, le coffrage de tête de la jetée a été prolongé en montant, et la chute augmentée de 11½ pouces.

L'écluse de garde n° 27, à l'entrée supérieure, est la dernière du côté de l'ouest, sur le Saint-Laurent.

Entrée supérieure.

Les travaux actuellement en cours d'exécution, et dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, ont été commencés en 1889. Le contrat de ces derniers a été passé le 14 novembre 1888, et leur entreprise devait être finie le 15 juin 1891. Elle embrasse la construction d'une écluse d'ascension, d'une écluse de garde et d'un déversoir d'alimentation, ainsi que l'approfondissement, l'élargissement et le redressement du chenal depuis l'entrée supérieure jusqu'à la baie Ronde—distance d'environ un mille, et l'enlèvement de l'ancienne écluse de garde, etc., etc.

La maçonnerie a été commencée le 25 avril dernier, et interrompue le 25 novembre.

Les travaux suivants ont été faits pendant la saison, savoir :—

Les bajoyers de l'écluse d'ascension, le pavage dans la chambre d'aval de l'écluse de garde, et le prolongement des musoirs supérieurs et inférieurs de cette dernière, ont été achevés.

Deux portes pour l'écluse de garde ont aussi été achevées, et une certaine quantité de pièces de bois taillées et préparées pour les portes de l'écluse d'ascension.

La plus grande partie des coffrages devant servir à redresser le chemin de halage en amont de la Pointe McLaughlin a été taillée, et un certain nombre des caissons ont été construits et mis en place.

Les opérations de dragage et de sautage ont été commencées en mai, et continuées sans interruption pendant toute la saison.

Toutes les matières draguées, à l'exception de la roche qui pouvait servir, ont été transportées par des chalands à l'endroit où elles sont jetées à l'eau entre l'île et la jetée et l'île de la Sauvagesse (*Squaw Island*).

Les batardeaux restent solides et étanches.

Il est venu une grande quantité de pierre à parement dressée des carrières de Belleville, ainsi que de la pierre de remplage de la carrière des Galops, située près des travaux, qui produit de la pierre d'excellente qualité.

Dans le but de prévenir les accidents pouvant résulter du fait que les portes de l'écluse d'ascension manqueraient de quelque manière, on se propose de prolonger la maçonnerie assez loin pour former l'enclave d'une paire de portes auxiliaires, et, comme pour l'écluse de garde, ou de prise d'eau, du canal de Cornwall, il pourra devenir nécessaire d'élever le niveau du couronnement de l'écluse d'ascension et de l'écluse de garde.

Il a été fait une étude de la partie inférieure de ce canal pour décider de la nature de l'agrandissement, et un levé topographique de la ligne navigable nord conduisant de l'entrée supérieure vers l'ouest a été complété.

Amélioration du rapide des Galops.

E. E. Gilbert et Fils, adjudicataires. Travaux donnés à l'entreprise le 5 août 1879; et devant être achevés le 1er juin 1881.

Les "Améliorations du rapide des Galops" consistaient dans la formation—au moyen de la fouille sous l'eau—d'un chenal droit de 200 pieds de largeur et 17 de profondeur, à travers les hauts fonds appelés respectivement "barre d'En-Haut" (*Upper Bar*), battures "du Nord" et "de Caledonia" ("*North*" and "*Caledonia*" *Shoals*), batture "de l'Île" (*Island Shoal*) et barre "d'En-Bas" (*Lower Bar*)—le tout compris dans une distance de 3,300 pieds.

L'ouvrage a été fini en novembre 1888, et essayé, conformément aux instructions, par le feu ingénieur en chef, qui en 1889 fit le rapport suivant:—

"Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et de 16½ à 17 pieds de profondeur; mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau."

En mai dernier le côté sud du nouveau chenal a été balisé de cinq bouées. Les grands bateaux à vapeur à hélice et autres navires tirant plus de 9 pieds d'eau passent par ce chenal, qui n'est devenu d'un usage général que l'année dernière, mais les barges des compagnies d'expédition l'évitent systématiquement.

En 1891, des fonctionnaires du département firent un examen et levé hydrographique du chenal, et constatèrent qu'il y avait des obstacles de chaque côté des amers de l'alignement du milieu; les entrepreneurs affirmèrent que ces obstacles consistaient en roches détachées qui auraient été poussées par la glace dans le chenal depuis son achèvement, où y seraient arrivées par d'autres voies naturelles.

Un autre levé, fait avec beaucoup plus de soin et d'exactitude est presque fini à l'heure qu'il est. On y a travaillé depuis le mois de mai dernier sous la direction de M. Kennedy, ingénieur en chef des commissaires du havre de Montréal. Ce levé représentera probablement, avec la plus minutieuse exactitude, la profondeur et la largeur du chenal, et généralement l'état dans lequel il se trouve aujourd'hui; mais

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

il est douteux que la nature des obstacles puisse être déterminée, c'est-à-dire, qu'on puisse dire si les roches sont *in situ* ou détachées.

Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport annuel, le seul moyen de résoudre cette importante question d'une manière satisfaisante est d'envoyer un dragueur bien équipé faire une épreuve effective des matières qu'il y a dans le chenal.

Le levé que le département faisait faire du lit du fleuve, y compris le nouveau chenal ainsi que ses abords et les levées, et qui avait été commencé en 1891, a été discontinué l'été dernier, pour la raison que les opérations s'y rattachant auraient pu jusqu'à un certain point mettre obstacle à celles de M. Kennedy. Le vapeur *Anderson*, qui avait été spécialement équipé pour cette besogne, fut conséquemment transféré au levé de la passe nord.

Passe du nord.

A cause de sa position abritée et de la modération de son courant, cette passe, depuis les Galops jusqu'à la tête de l'île de Spencer, peut-être regardée comme un prolongement du canal des Galops.

De Prescott à la tête du canal des Galops, la distance, par cette passe, est de 7 milles, soit des deux tiers d'un mille plus courte que par le grand chenal dans les eaux américaines.

La passe en question fut explorée à fond lorsque je fis mon levé hydrographique du fleuve en 1872, et au commencement du mois d'octobre, cette année-là, quand la profondeur d'eau était de 8 pieds 10 pouces sur le seuil de l'écluse n° 27, le steamer *Glide*, tirant 8 pieds 3 pouces d'eau, avec cinq barges légères, remonta cette passe indiquée par les bouées du levé.

Plus tard, en octobre 1876, avec l'eau à 9 pieds 4 pouces sur le seuil, un gros trois mâts, l'*Hemisphere*, tirant 9 pieds d'eau, fut piloté avec succès dans cette passe jusqu'au canal, par le capitaine Moore, de Prescott, avec l'aide du remorqueur l'*Artic*.

Après avoir quitté le canal et paré les hauts-fonds en face de la Pointe Boulton, la passe entre dans les eaux profondes et calmes de la baie de Munro, puis, suivant la direction générale de la rive canadienne jusqu'à la Pointe de Luttle, passe par le chenal entre la rive et l'île aux Canards, après quoi elle s'éloigne de terre; une profonde passe, avec un courant uniforme modéré, monte ensuite entre les îles de Drummond et de Spencer et les hauts-fonds en aval de celle-ci, et conduit en plein fleuve en amont des îles; là le courant devient plus fort, et la passe, prenant la direction du phare du Moulin-à-Vent, s'avance en eau profonde, par un chenal entre les hauts fonds à la hauteur de la pointe de Wright, et le récif pointu par le travers des bouées noires qui marquent la pointe nord du récif de la Cheminée; puis tous les obstacles se trouvent franchis et l'on tombe dans la grande ligne navigable qui mène au lac Ontario.

L'ouvrage a été examiné à fond de nouveau pendant la dernière saison, et un lever topographique complété. La ligne telle qu'actuellement recommandée diffère légèrement, sous le rapport des courbes, etc., de celle représentée sur les plans du levé préliminaire fait en 1872; toutefois, la route est la même.

Des coupes en travers exactes ont été faites d'un bout à l'autre, et des forages pratiqués pour voir quelle sera la matière à déblayer.

Les plans et devis voulus pour mettre l'entreprise en adjudication sont en cours de réparation.

L'île de Spencer, près de la tête de la passe, a été acquise pour servir de base d'opérations, et l'on a aussi acheté 1½ acre de terre sur la Pointe de Luttle, avec droit de passage sur un chemin privé y conduisant, dans le but d'avoir facilement accès aux travaux.

CANAL MURRAY.

ENTRETIEN.

Ce canal qui avait été fermé le 16 décembre pour la saison de 1891, fut rouvert le 6 avril 1892 et fermé le 5 décembre pour la saison de cette année.

La navigation a été maintenue d'une manière satisfaisante pendant toute la saison, bien que l'eau du lac Ontario soit restée basse.

Ainsi que je le suggère dans mon rapport de l'année dernière, les phares temporaires placés sur les jetées d'entrée devraient être remplacés par des feux plus puissants.

Du 15 novembre 1891 au 27 octobre 1892, 847 navires ont passé par ce canal.

Il n'est pas arrivé d'accidents pendant cette période.

Les trois ponts de voitures ont été peints et réparés, et sont en bon état.

Le pont de chemin de fer a aussi été peinturé et rajusté de temps à autre, mais il fonctionne encore mal.

Le chemin de Trenton dans les limites du canal a été bien nivelé et couvert de gravier, et c'est l'un des meilleurs du comté.

Les sémaphores placés aux ponts de chemin de fer fonctionnent à la satisfaction des employés de la compagnie.

Le perré des levées a exigé et reçu une constante attention; la longueur renouvelée ou réparée pendant la saison a été de 8,000 pieds.

Les fossés du chemin de halage ont été dégorgés par deux fois sur toute leur longueur, au cours de la saison.

La graine d'herbe semée en 1891 a répondu à un bon but en conservant les talus des cavaliers.

Le personnel des réparations a construit un chalan de 55' x 15' x 3' pour son propre usage sur le canal.

Les troncs d'arbres submergés dont on se plaignait l'année dernière ont été tenus en dehors du chenal par le vapeur *Varina*.

Il a été construit une clôture de planches jointives sur le côté nord du canal, pour empêcher que le sable mouvant des cavaliers ne couvre la voie du chemin de fer Ontario-Central.

Il n'a pas été imposé d'amendes pendant la dernière saison.

CONSTRUCTION.

Ce canal est situé au fond de la baie de Quinté et s'étend depuis la ligne navigable, à travers l'isthme de Murray, jusqu'à la baie de Presqu'île, sur le lac Ontario—baie qui est un havre naturel et est destiné à devenir le terminus occidental de la navigation du fleuve.

Ce "havre de refuge" de la rive nord-est du lac se trouve près du village de Brighton, à environ 75 milles ouest de Kingston, et à 120 milles de Port-Dalhousie, où est l'entrée du canal Welland.

J. D. Silcox et Cie sont les adjudicataires de l'entreprise, qui, d'après leur contrat passé le 24 août 1882, devait être finie le 1er juillet 1885.

Cette entreprise couvre une distance de $9\frac{1}{2}$ milles, et consiste dans—

1. La tranchée ou canal proprement dit, à travers l'isthme, et la formation—au moyen de dragage et de jetées—d'entrées commodes à chaque bout d'une distance d'au moins 6 milles tracée en ligne droite avec l'eau navigable de la baie de Quinté, à travers la Pointe Twelve-o'Clock, le marais de Dead Creek, le creek de Wuse et le quai de Brighton.

Le canal est pratiquement un "pertuis" artificiel, ou canal sans écluses. Un chemin de fer, l'Ontario-Central, le traverse, et il est aussi franchi par trois ponts de grandes routes.

2. La formation, au moyen de dragage, de la nouvelle entrée et passe du havre, à travers le *middle ground* et les autres hauts fonds qui obstruent l'entrée actuelle, et aussi du chenal près de la rive de Brighton, pour mettre le havre en communication avec l'entrée supérieure du "détroit"—distance d'environ 3 milles.

La largeur du canal à travers l'isthme est de 80 pieds au plafond, et celle de ses entrées 200 pieds, avec une profondeur, à l'eau basse ordinaire (soit zéro de l'indicateur du niveau d'eau de Toronto), de 12 pieds 6 pouces, ou 1 pied au moins plus bas que le niveau de l'île du Télégraphe et autres hauts fonds de la baie de Quinté.

La nouvelle entrée du havre de Presqu'île est évasée, et sa largeur varie de 1,000 pieds et plus dans le lac, au-delà du principal fort, à 200 pieds dans le chenal à la hauteur du phare de la Pointe au Sel, avec une profondeur maxima de 16 pieds.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Relativement au havre et à la nouvelle entrée, j'attire de nouveau l'attention du département sur la nécessité d'agir sans retard dans le but de conserver ce qui reste de bois debout sur la péninsule de Presqu'Île.

L'entreprise a été réellement achevée en août 1889 par M. A. J. Mowry, de Syracuse, l'un des adjudicataires primitifs, qui est aujourd'hui le seul représentant de la société J. D. Wilcox et Cie.

L'évaluation finale a été complétée et est actuellement entre les mains de l'ingénieur en chef.

LEVÉ DU FLEUVE ET DES CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Tout ce qui a été fait, de ce chef, pendant la dernière saison, peut se résumer comme suit :—

Il a été fait un levé établissant la position des barrages projetés dans le chenal de l'île de Sheik, et l'on se prépare à mettre les travaux en adjudication.

On est à faire un levé dans le but de redresser et d'améliorer l'entrée supérieure du canal de Cornwall.

L'on est aussi à faire des études supplémentaires au sujet de la position de l'agrandissement à la pointe Farran.

Les hauts fonds dans les sections navigables à l'est et à l'ouest du canal du Rapide Plat ont été encore examinés, de même que ceux du bief en amont de la tête du canal de la Pointe-aux-Iroquois.

On vient justement de finir des études préliminaires de la Jonction de la Pointe-aux-Iroquois et de la partie inférieure de la division " Old Galops " du canal des Galops ; les plans en seront dressés et soumis cet hiver.

Le levé pour la carte du fleuve au rapide des Galops a été recommencé en mai, mais discontinué pour laisser le champ libre aux opérations de M. Kennedy.

Un levé établissant définitivement le tracé du chenal nord, ou chenal canadien, a été complété, et l'on est à en préparer les plans et devis.

Relativement aux opérations des levés, comme l'affrètement du vapeur *Anderson* pour deux saisons coûterait, ou même excéderait la somme nécessaire pour l'acheter et le réparer, et vu qu'un navire de sa catégorie particulière, propre aux opérations soit de levé soit d'inspection, est regardé comme une nécessité, à cause de l'étendue de la division et des travaux en cours, je recommande, au point de vue de l'économie, qu'autorisation soit donnée d'acheter ce vapeur.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau, pendant la dernière année, à chacun des canaux de la division du Saint-Laurent.

Les variations du niveau de l'eau sur les différents canaux ne sont pas uniformes. Le point de gouverne adopté par les compagnies d'expédition est à l'écluse n° 23, Rapide Plat, où se voit la moindre profondeur d'eau sur le seuil à toutes les hauteurs du fleuve.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. le secrétaire du

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le niveau le plus haut et le plus bas de l'eau dans tous les canaux de la division du Saint-Laurent—1892.

Mois.	Canal de Cornwall						Canal de Williamsburg.												Lac Ontario.													
	Ecluse n° 15.			Ecluse n° 21.			Ecluse n° 22.		Ecluse n° 23.		Ecluse n° 24.		Ecluse n° 25.		Ecluse n° 27.		Canal Murray.															
	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Profond. maxima.	Profond. minima.	Pds	Pds													
Janvier....	6	9	5	9	3	8	0	8	7	7	0	7	10	6	4	7	8	5	8	10	0	8	6	8	0	11	10	11	7			
Février....	21	0	12	9	8	3	6	5	8	0	5	0	7	2	4	9	6	9	3	9	3	6	6	9	1	7	3	11	10	11	6	
Mars.....	17	10	11	5	9	4	7	2	8	8	6	10	7	9	5	5	7	2	4	8	9	10	6	10	8	2	6	10	11	11	8	
Avril.....	12	11	9	6	9	8	8	3	9	0	8	2	8	4	7	0	8	6	7	0	11	2	9	5	9	5	8	2	12	4	11	10
Mai.....	10	5	9	5	9	11	9	0	9	2	8	4	8	6	7	6	8	6	7	3	11	2	9	10	9	6	8	6	12	9	12	3
Juin.....	11	0	9	10	10	5	9	4	9	10	8	10	9	4	8	2	9	7	8	0	12	2	10	6	10	0	9	1	13	2	12	8
Juillet....	11	5	10	8	10	9	10	0	10	3	9	4*	9	9	9	4	10	0	8	9	12	8	12	0	10	3	9	9	13	6	13	1
Août.....	12	1	10	7	10	10	9	9	9	11	9	3	9	9	8	8	9	8	8	4	12	6	10	11	10	3	9	2	13	6	13	5
Septembre.	10	10	10	4	10	9	9	11	10	0	9	3	9	8	8	9	10	0	8	7	12	8	11	4	10	3	9	4	13	5	12	9
Octobre....	10	3	9	10	10	1	9	5	9	6	8	7	8	9	8	3	9	1	8	2	11	11	10	0	9	9	9	1	13	1	12	7
Novembre..	10	6	9	9	10	5	8	10	9	3	7	10	8	10	7	3	9	4	7	0	12	0	9	4	10	0	8	3	12	9	12	1

ANNEXE N^o 7.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SUBINTENDANT,

OTTAWA, 5 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer le rapport annuel sur les canaux de la rivière Ottawa pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

La navigation, sur ces canaux, a été maintenue toute la saison sans accident ni interruption d'aucune sorte.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Cette écluse a été fermée le 26 avril 1892.

Réparations.

Les bajoyers, portes, jetées, ponts, clôtures et bâtiments, ont reçu la somme d'attention ordinaire et ont été tenus en bon état.

Une nouvelle jetée d'amarrage a été construite entre l'île aux Tourtes et la tête du chenal en amont de la nouvelle écluse.

Travaux imputables sur le revenu.

Le renforcement de l'ancienne jetée du Grand-Tronc, commencé en 1890, et décrit quelque peu au long dans le rapport de l'an dernier, a été achevé en mai dernier. Cet ouvrage consiste en un fondement de coffrage, d'une longueur de 1,160 pieds, construit le long de la jetée et solidement ancré au fond du fleuve, puis en un gros mur fait au mortier de ciment hydraulique sur ce fondement. Le tout est solidement construit et constitue une défense sûre pour le bassin en aval de l'écluse.

CANAL DE CARILLON.

Ce canal a été fermé le 28 novembre 1891 et ouvert le 30 avril 1892.

Voici succinctement les réparations et constructions qui ont été faites pendant la saison :—

Agrandissement de la jetée d'amarrage à la tête du vieux canal par l'addition d'un nouveau coffrage de 24 x 26 x 20 pieds le long de cette jetée.

Revêtement de l'extrémité inférieure de la jetée conductrice en aval de l'écluse n^o 1.

Construction d'un hangar sur la levée nord du canal en amont de l'écluse n^o 1. Ce bâtiment repose sur un fondement de pierre; il a 80 pieds de longueur sur 18 de largeur et environ 20 de hauteur.

Les différents bâtiments, ponts, chemins, clôtures, constructions, etc., ont aussi été tenus dans un état satisfaisant toute l'année.

DIGUE DE CARILLON.

(Revenu.)

Dans l'automne de 1890 un examen de cet important ouvrage inspira de sérieuses craintes quant à sa solidité, et il fut en conséquence demandé un crédit de \$15,000 au parlement—qui le vota à sa session suivante—pour le renforcer et le rendre étanche.

Les travaux furent commencés dans le mois d'octobre 1891, et poussés aussi rapidement que possible jusqu'au milieu de novembre, alors que les hommes durent se retirer devant l'eau qui montait, et des mesures furent immédiatement prises pour aider la glace à se former sur le barrage et depuis les bords de la rivière, afin de pouvoir achever avant le printemps les portions commencées.

Dans la dernière partie de janvier un bon chemin avait ainsi été formé à partir des deux rives, et des hommes furent remis à l'œuvre; le 1er avril suivant la digue était réparée à fond sur une longueur de plus de 400 pieds. Un grand nombre des

coffrages formant le tablier furent trouvés presque vides; ces coffrages furent remplis de cailloux, et le tablier lui-même allongé de 12 à 25 pieds sur une distance de 125 pieds, et de 20 à 42 pieds sur une autre distance de 70 pieds.

De plus, tout le tablier a été exhaussé sur une longueur de 410 pieds, et on lui a donné une pente douce depuis la crête du barrage en descendant, ce qui fait que l'eau coule sur la construction au lieu de tomber sur elle d'une hauteur de 9 pieds comme auparavant. Cela est regardé comme une amélioration importante, outre que cela rend tout l'ouvrage beaucoup plus lourd et solide, chose qui est de première importance dans toutes ces sortes de constructions.

Le tablier a été revêtu de pièces d'orme dur de 10 pouces d'épaisseur, solidement boulonnées ensemble et au coffrage en dessous. Dans une couple d'endroits une certaine quantité de cailloux a été culbutée par-dessus la digue et l'enrochement ainsi formé amené au niveau des coffrages de fondation.

Du 1er avril au 30 juin, quelques hommes ont été occupés à faire des préparatifs pour les opérations de la prochaine saison.

Il était grandement temps que les travaux décrits ci-dessus fussent entrepris; sans cela il aurait pu arriver un accident par lequel toute la navigation de la rivière Ottawa aurait été arrêtée, ou du moins gênée à un haut degré, attendu que certaines portions de la digue ont été trouvées dans un état fort dangereux.

CANAL DE GRENVILLE.

La clôture et la réouverture de la navigation ont eu lieu aux mêmes dates que sur le canal de Carillon.

Il a fallu faire pas mal d'ouvrage, au printemps, pour nettoyer le lit du canal, surtout sur la section 2, où l'eau entraîne continuellement les terres molles des levées dans le canal.

Le chemin de halage a été nivelé et autrement réparé sur une distance d'environ un mille de la section 2.

A l'écluse n^o 5 deux ponts de halage ont été renouvelés et placés dans une position plus propre à faciliter le halage des bateaux dans l'écluse.

Le pont-tournant de l'écluse n^o 7 a aussi été réparé, et une paire de vannes de la porte d'aval de cette écluse a été renouvelée.

En novembre dernier il fut jugé nécessaire d'enlever le blocage de derrière le musoir sud, à la tête de l'écluse n^o 7. Ce mur, de même que celui du côté nord, est construit sur des coffrages, et, pour une cause ou pour une autre, il s'est tellement déplacé qu'il est exposé à s'écrouler dans le canal à tout moment. La pierre cassée formant le blocage derrière le mur sud a été enlevée jusqu'au niveau de l'eau, et en avril dernier un lit de broussailles, de 5 pieds d'épaisseur, a été étendu au fond de la tranchée et recouvert avec la pierre retirée dans l'automne. Cette pierre a été placée à la main par couches horizontales de manière à diminuer la pression sur le mur pendant sa construction.

En outre de ce qui précède, les diverses constructions, routes et clôtures de ce canal ont été bien entretenues pendant l'année.

CANAL DE LA CULBUTE.

Il y a très peu de chose à dire au sujet de ce canal, en dehors du fait qu'il a été tenu en bon état de fonctionnement et de façon à accommoder le léger trafic qui y passe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Aide-ingénieur surintendant des C. R. O.

M. le secrétaire du

Département des chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils de l'écluse Sainte-Anne, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 1, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pes	pds	pes	pds	pes	pds	pes
1891.								
Juillet.....	11	5	11	1	12	8	11	9
Août.....	11	5	10	9	12	9	11	10
Septembre.....	10	9	10	0	12	0	11	1
Octobre.....	10	0	9	5	11	4	10	10
Novembre.....	10	7	9	2	13	0	10	5
Décembre.....	12	1	10	7	13	10	12	3
1892.								
Janvier.....	12	5	10	9	12	4	11	5
Février.....	11	9	9	0	11	5	10	10
Mars.....	10	5	9	0	11	0	10	2
Avril.....	13	9	10	8	14	10	10	3
Mai.....	11	9	11	0	13	6	12	6
Juin.....	13	0	11	7	14	6	13	4

CANAL DE CARILLON.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils des écluses nos 1 et 2 du canal de Carillon, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 1, seuil d'aval.				Ecluse n° 2, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pes	pds	pes	pds	pes	pds	pes
1891.								
Juillet.....	14	3	12	10	14	0	13	0
Août.....	14	3	12	11	14	1	12	10
Septembre.....	13	2	12	4	13	0	12	2
Octobre.....	12	8	11	9	12	3	12	0
Novembre.....	14	10	11	7	15	6	11	9
Décembre.....	15	7	14	1	15	6	14	0
1892.								
Janvier.....	14	3	13	10	17	0	13	6
Février.....	13	10	12	6	13	6	12	4
Mars.....	13	2	11	9	12	4	11	0
Avril.....	17	4	11	11	16	3	11	6
Mai.....	15	0	14	3	15	4	14	6
Juin.....	16	1	14	8	16	3	14	10

CANAL DE GRENVILLE.

TABLEAU indiquant la hauteur de l'eau de la rivière sur les seuils des écluses nos 3 et 7 du canal de Grenville, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Ecluse n° 3, seuil d'aval.				Ecluse n° 7, seuil d'amont.			
	Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1891.								
Juillet.....	16	10	15	6	14	6	12	9
Août.....	17	0	15	4	14	7	12	10
Septembre.....	15	6	14	5	13	7	11	9
Octobre.....	14	8	14	0	12	4	11	4
Novembre.....	18	4	13	0	15	6	10	7
Décembre.....	18	4	16	10	15	6	14	3
1892.								
Janvier.....	20	0	17	0	14	4	13	0
Février.....	19	0	16	0	13	0	12	6
Mars.....	18	6	15	0	12	6	10	9
Avril.....	20	6	15	6	17	6	10	8
Mai.....	18	8	17	6	16	0	15	0
Juin.....	18	6	14	8	17	0	15	8

CANAL DE CARILLON.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts encaissés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom'ages-intérêts.	Totaux.
			§ cts.	§ cts.	§ cts.
1er oct....	<i>James Averill, jr.</i>	Capitaine Robert.....		5 00	5 00

Détérioration à l'écluse n° 1.

CANAL DE GRENVILLE.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts encaissés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom'ages-intérêts.	Totaux.
			§ cts.	§ cts.	§ cts.
12 août...	<i>Timber</i>	W. R. Machan.....	10 00		10 00

Pour avoir fait une déclaration incorrecte d'une quantité de bois de construction
passée par le canal.

ANNEXE N^o 8

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

COTEAU-LANDING, P.Q., 5 novembre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

En 1872-74 des études furent faites par Mr G. F. Baillairgé, I.C., en vue de la construction d'un canal aux dimensions agrandies entre les lacs Saint-Louis et Saint-François. Son rapport fut en faveur d'un tracé entre Coteau-Landing et la Pointe des Cascades, sur la rive nord. Il s'agissait d'une profondeur d'eau de 12 pieds—échelle adoptée avant 1875. Coût approximatif, \$3,360,000.

La question de ce canal resta en suspens jusqu'en 1889, époque à laquelle furent commencées, sur une grande échelle et en vue d'une navigation de 14 pieds, de nouvelles études qui se continuèrent pendant deux ans. Le gouvernement, après considérablement de discussion, adopta la ligne recommandée vers le commencement de 1891 (*voir* rapports imprimés). Coût approximatif, \$4,750,000.

Les têtes de ligne actuelles ne diffèrent pas beaucoup du tracé de 1872-74 ; mais la ligne elle-même, longue de 14 milles, est maintenant, pour toutes fins de navigation, pratiquement droite, attendu que sur cette distance il n'y a que deux courbes, chacune d'un très grand rayon.

La différence de niveau—environ 82½ pieds—entre les lacs sera rachetée par cinq écluses, dont quatre de 17½ de chute, et une de chute variable. Il y aura aussi une écluse de garde, ou de prise d'eau, à l'entrée supérieure du canal. Le bief culminant aura environ 10½ milles de longueur, et sur plus de la moitié de cette distance le canal sera en remblai au-dessous du niveau moyen du lac Saint François. En certains endroits les levées auront à peu près 30 pieds de hauteur. Sur le canal de Beauhar- nois il y a 9 écluses (y compris l'écluse de garde) pour racheter la même différence de 82½ pieds.

Il peut être utile de consigner dans le présent rapport les principales différences entre les plans de construction, etc., de ce canal et ceux jusqu'ici mis à exécution sur les canaux agrandis de Welland, Cornwall et Lachine.

1. La superstructure des jetées d'entrée sera en béton, avec couronnement de pierre. Poteaux d'amarrage en fonte.

2. L'emploi de pièces de bois dans les plafonds d'écluses est discontinué—les fondements étant exclusivement de béton et de pierre.

3. Les bajoyers des écluses n'ont pas les mêmes proportions que ceux du canal Welland. La coupe en travers est plus massive et large à la base, tandis que le derrière est en gradins presque depuis le fond jusqu'à l'inclinaison propre à protéger contre l'action de la gelée en arrière du couronnement.

4. Les écluses se rempliront et videront par des conduits ménagés dans les bajoyers, courant tout le long du sas et en communication avec lui par de nombreuses ouvertures. Le débit sera contrôlé par des vannes d'aciers du modèle Stoney.

5. Les portes d'amont seront placées sur un enseillement courbe de maçonnerie compacte.

6. Les portes seront en charpente, et pendues de manière à éviter l'emploi de galets ou de couronnes de roulement. Elles ne seront pas percées de trous de ventelles, et seront mues par une force électrique, de même que tous les ponts tournants, etc., sur tout le parcours du canal.

7. Les barrages régleront la hauteur d'eau dans les différents biefs au moyen d'un appareil électrique automatique en correspondance avec leurs vannes. L'eau ne se déversera pas en partie par-dessus un mur à pertuis comme autrefois, les dispositions étant tout à fait différentes de celles des déversoirs actuellement en usage sur les canaux.

8. Les ponts à voitures n'auront pas de pile-pivot dans le milieu du canal. Ils seront faits de telle sorte qu'un bras tournera sur toute la largeur entre les pieds du talus intérieur, soit de 100 pieds.

9. La aqueducs pour faire passer les rivières Delisle, Rouge et à-la-Graisse sous le canal seront formés d'une ou plusieurs lignes de tubes en fonte, d'un diamètre de 10 pieds, couchés dans des masses de béton, avec puisards à chaque bout pour recevoir et décharger l'eau coulante.

10. Il sera généralement fait usage de béton partout où cela sera jugé à propos dans les écluses, barages, déversoirs, ponts, etc., du canal, au lieu de la maçonnerie de pierre adoptée jusqu'ici. Les raisons en sont énoncées dans mon rapport sur le canal maritime de Manchester, pages 11 et 12.

On effectuera aussi, en construisant, plusieurs perfectionnements de moindre importance ayant pour but de rendre le passage des bâtiments aussi rapide que possible, et de réduire au minimum les frais d'entretien, de fonctionnement et de réparation de cet important ouvrage. On peut dire à ce sujet que la position du canal par rapport au fleuve, en ce qui regarde et la ligne et le niveau, est particulièrement avantageuse pour développer économiquement des forces électriques d'un tel degré qu'il sera possible de les utiliser sans gêne pour faire fonctionner les mécanismes, éclairer le canal, et, si on le juge à propos, établir quelque système de halage par lequel des bâtiments d'environ 2,000 tonneaux pourront passer sans danger et vite par le canal sans se servir de leur vapeur, sauf peut-être sur une partie du bief culminant, ou long bief. Le point choisi pour une station d'électricité est au croisement de la rivière à-la-Graisse, où la surface de l'eau du canal sera à environ 20 pieds au-dessus du fleuve, dont la rive n'est éloignée que de 600 pieds.

Dix pour cent d'un débit ordinaire à cet endroit produiraient une force de 500 à 1,000 chevaux.

On est actuellement à étudier les détails de cette station conjointement avec le plan d'un chantier de construction de portes et d'un système d'aqueducs pouvant servir à vider rapidement le bief culminant, en cas d'accident à ses levées dans le bief en aval de l'écluse de garde.

Je ferai remarquer que le canal de Soulanges rachètera environ les deux tiers de la différence de niveau entre Montréal et Kingston, la chute d'écluse moyenne étant de plus du double de celle qui existe sur les autres canaux.

La pente entre Coteau-Landing et la Pointe des Cascades est relativement beaucoup plus grande que sur aucune semblable longueur du Saint-Laurent entre le lac Ontario et l'eau de marée.

La ligne a été divisée en 13 sections. Des soumissions ont été reçues en janvier dernier pour les trois sections de l'ouest s'étendant depuis le lac Saint-François jusqu'au croisement de la rivière à-la-Graisse, et en août pour les deux sections de l'extrémité est ou des Cascades. Il est actuellement demandé, pour trois sections (nos 8, 9 et 10) en aval de la rivière à Delisle, des soumissions qui seront reçues jusqu'au 22 du présent mois de novembre.

Ces huit sections constituent environ 45 pour 100 de la longueur totale de 14 milles, mais comme elles embrassent les ouvrages d'entrée à chaque bout et toutes les écluses d'ascension à l'exception d'une (n° 5), elles représenteront probablement environ 75 pour 100 des frais de construction approximatifs du canal au complet.

Voici brièvement dans quel état se trouvent actuellement les choses :

La section 13 a été adjugée à Randolph Macdonald. Ainsi que je l'ai déjà dit, les soumissions ont été reçues en janvier dernier, mais le contrat n'a été passé que le 24 septembre 1892, alors que la saison était pratiquement finie, et que tout ce que l'entrepreneur pouvait faire était de se préparer à commencer ses travaux de bon printemps l'année prochaine. Ces travaux comprennent la construction des jetées d'entrée avec chenal au lac Saint-François—une écluse de garde—des ponts de chemin de fer et autres, ainsi qu'une somme considérable de dragage et de déblai de terre.

Section 12: Denis O'Brien & Son. Le contrat de cette entreprise porte la date du 8 avril 1892. Le déblai de terre fait s'élever à plus de 100,000 verges cubes, représentant environ un cinquième du tout; mais on n'a pas encore touché au déblai de roche, dont il y a environ 100,000 verges cubes sur la section.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La section 11 embrasse un grand aqueduc pour le passage de la rivière à Delisle sous le canal, ainsi qu'une somme considérable de déblai de terre et de roche. Le contrat porte la date du 11 mai 1892. Les travaux de cette entreprise marchent très lentement et d'une manière fort peu satisfaisante. Pendant la saison il a été déblayé environ 60,000 verges cubes de terre, mais aucuns des tubes de l'aqueduc n'ont encore été fondus, bien que le cahier des charges veuille qu'ils soient délivrés pendant la saison de 1892, qui achève.

Ainsi que je le dis plus haut, il a été demandé par annonces, pour les sections 10, 9 et 8, des soumissions qui seront reçues jusqu'au 22 du mois courant.

Les sections 1 et 2 ont été adjugées à M. Archibald Stewart, dont le contrat porte la date du 24 septembre 1892. Les travaux qu'embrasse cette entreprise sont la construction de quatre écluses d'ascension, de quatre barrages à pertuis, de murs de soutènement, etc., avec les jetées à l'entrée des Cascades, et une grande quantité de déblai de roche et de terre. Les opérations ont été commencées peu après l'adjudication de l'entreprise, et il a été fait une certaine somme de terrassement. On est actuellement à faire des préparatifs pour pousser énergiquement tout l'ouvrage l'année prochaine.

Pour des raisons qui sautent aux yeux, on a évité de déposer les déblais en monceaux élevés et disgracieux près du lit du canal, où ils pourraient être un danger. Pour mettre ces déblais il a été acheté du terrain de plus vers l'extrémité ouest, où le lit est en tranchée profonde. Le long de la moitié est du bief culminant, où les levées sont hautes, on se propose de former d'abord soigneusement les portions imperméables de chaque côté du canal, et ensuite de les utiliser comme chemin à rails sur lequel une partie des matières de reste pourra être transportée au moyen de locomotives et de wagons, et versée en dehors des levées déjà faites, de manière à les élargir et renforcer autant que possible dans les endroits où elles sont plus basses que le niveau de l'eau du lac Saint-François—diminuant ainsi les chances d'accident, et aussi évitant en partie la nécessité d'acheter de la terre de plus en dehors de la ligne du canal.

Je dirai aussi qu'afin de réduire les dommages résultant du passage à travers les fermes, il sera fait sur le côté nord du canal, entre ses têtes de ligne, un chemin macadamisé auquel le public aura libre accès. On estime que ce chemin fera beaucoup de bien aux propriétaires des terres contiguës, et constituera un excellent moyen de communication entièrement distinct des chemins de halage.

Nous avons réglé avec presque tous les propriétaires de biens-fonds entre la rivière à Delisle et la tête du canal, et les estimateurs sont actuellement à prendre des arrangements pour les terrains pris dans le voisinage de la Pointe des Cascades.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS MUNRO,

M. Inst. I. C., ingénieur du canal de Soulanges.

M. T. TRUDEAU,

Sous-ministre et ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

ANNEXE N^o 9.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 23 novembre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de présenter mon rapport sur le canal Welland et ses embranchements, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

A commencer par Port-Dalhousie, le premier important item de réparation a été au mur de pierre qui sépare le nouveau canal du vieux, et sous lequel l'eau s'était frayé une voie en affouillant en plusieurs endroits les matières molles entre les pilotis servant de fondement à ce mur.

A partir du caisson qui ferme le passage entre le canal neuf et le vieux, jusqu'à l'extrémité sud du mur, on a effectué la réparation en enfonçant une rangée de palplanches de bois franc à languettes et rainures, en dehors de la file de pieux longeant le pied du mur, du côté du nouveau canal, et en remplissant avec du béton les espaces affouillés entre les palplanches et les pilotis qui supportent le mur.

Le résultat jusqu'ici a été satisfaisant.

Aux écluses n^{os} 10 et 11 les musoirs d'aval du côté ouest du canal, qui a leurs extrémités extérieures reposaient sur un fond d'argile ayant une inclinaison de 2 pour 1, avaient peu à peu tassé et avancé au point que leur démolition et reconstruction étaient devenues nécessaires.

Cet ouvrage fut exécuté dans les mois de mars et d'avril derniers, alors que les biefs furent mis à sec aux écluses en question.

Avant de reconstruire les musoirs on enfonça des palplanches au pied des murs où cela fut jugé nécessaire, de chaque côté du canal, et l'on renfonça ces palplanches au moyen de pièces de bois posées en travers du canal, d'un bord à l'autre, plus bas que le niveau du plafond, et boulonnées à des pieux fichés à cette fin, de distance en distance.

Les murs furent ensuite reconstruits dans leurs lignes primitives.

Dans la grande tranchée entre Allanburg et Port-Robinson l'on a achevé de gazonner les longs talus plats, dont la surface ainsi traitée donne 299,238 verges de superficie.

On s'est occupé des incessantes réparations de portes, de ponts, de barrages, de levées et de fossés, qui, bien que légères en elles-mêmes, représentent une forte somme de matériaux et de travail.

Sur le vieux canal, des portes d'écluses ont été reconstruites où c'était nécessaire, des vannes supplémentaires ont été mises dans quelques-uns des barrages à pertuis pour pouvoir mieux contrôler l'eau, et entre Thorold et Allanburg, l'aqueduc d'Higgins, sous le canal, a été renouvelé.

Sur la ligne de la rigole d'alimentation les réparations ordinaires ont été solidement faites aux levées, avec de la pierre provenant des dépôts de déblais du canal près de Humberston.

Entre Stromness et Dunville, au croisement de la ligne Inman, il a été construit, pour les voitures, un pont flottant qui a répondu à un bon but; et à Dunville l'abord de la passe migratoire, dans le barrage de Dunville, a été réparé et est maintenant en bon état.

La circulation n'a subi, pendant l'exercice, aucune interruption valant la peine d'être mentionnée, ce qui peut être attribué à une plus stricte observation des règlements du canal quant à ce qui est de faire usage de câbles lorsqu'un bâtiment entre dans une écluse.

L'eau basse de l'année précédente est restée à peu près au même niveau jusque vers l'ouverture de la navigation en 1892, époque à laquelle l'eau atteignit de nou-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

veau 14 pieds de hauteur sur les buses de la nouvelle écluse à Port-Colborne, puis cette hauteur se maintint d'un bout à l'autre du canal pendant le reste de l'exercice.

Au sujet du retour de l'eau du lac Erié au niveau normal, il peut n'être pas hors de propos d'attirer l'attention sur le fait que le vieux canal en amont de l'écluse n° 3 sert maintenant rarement au passage des bâtiments, et par conséquent offre de meilleures facilités que jamais pour utiliser l'eau surabondante comme force motrice.

Ceci joint à des moyens éprouvés à fond que l'on a de transporter la force, par l'électricité, à des endroits plus convenables que n'en offre quelquefois le voisinage immédiat de la chute d'eau, suggère la possibilité de faire de l'ancien canal une source de revenu pour l'Etat, tout en favorisant les entreprises manufacturières dans une localité qui possède de rares avantages pour fabriquer et expédier nombre d'objets.

Le canal a été fermé le 17 décembre 1891 et rouvert le 19 avril 1892.

On trouvera ci-joint un tableau indiquant, pour chaque mois, la profondeur d'eau maxima et minima sur les buses des écluses nos 1 et 7, à Port-Dalhousie et Port-Colborne respectivement, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,

Ingénieur surintendant.

M. T. TRUDEAU,

Secrétaire par interim du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

A.

RELEVÉ des amendes et dommages-intérêts recouvrés de capitaines ou propriétaires de bâtiments et steamers, au cours de l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment ou steamer.	Montant des dommages-intérêts.
		\$ cts.
1891.		
11 novembre....	Barge <i>Gaskin</i>	21 95
	Steamer <i>Lakeside</i>	78 36
	do <i>Celtic</i>	19 94
11 décembre....	do <i>Ohio</i>	58 59
1892.		
15 janvier.....	Steamer <i>Pentagon</i>	242 54
9 juin.....	do <i>Josephine</i>	75 00
9 do.....	Goëlette <i>Oyarita</i>	20 00
9 do.....	Steamer <i>Puablo</i>	15 50
	do <i>Rosdale</i>	10 00
20 do.....	do <i>Northerner</i>	35 82
Total.....		574 70

Versé à la caisse de H. H. Collier, receveur à Sainte-Catherine..... \$338.88
do W. B. Clarke, Port-Dalhousie..... 35.82

\$374.70

B.

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le buse d'amont de la nouvelle écluse n° 1 du canal Welland à Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Buse d'amont.				Mois.	Buse d'amont.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1891.	pds	pes	pds	pes	1892.	pds	pes	pds	pes
Juillet	16	8	16	4	Janvier	14	8	14	2
Août	16	4	15	10	Février	14	8	14	3
Septembre	16	0	15	3	Mars	14	8	14	2
Octobre	15	5	14	6	Avril	15	2	14	7
Novembre	14	7	13	11	Mai	15	5	14	10
Décembre	16	2	13	9	Juin	15	11	15	5

C.

ÉTAT indiquant la profondeur d'eau maxima et minima sur le buse d'aval de la nouvelle écluse n° 27 du canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Mois.	Buse d'aval.				Mois.	Buse d'aval.			
	Profond. maxima.		Profond. minima.			Profond. maxima.		Profond. minima.	
1891.	pds	pes	pds	pes	1892.	pds	pes	pds	pes
Juillet	17	1	14	4	Janvier	14	10	13	2
Août	15	5	14	2	Février	14	4	12	3
Septembre	15	5	13	9	Mars	14	8	12	5
Octobre	14	7	12	10	Avril	14	8	13	5
Novembre	15	11	13	4	Mai	15	9	14	0
Décembre	16	1	12	10	Juin	16	3	14	3

ANNEXE N^o 10.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,

OTTAWA, 29 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Navigation close à Ottawa le 28 novembre 1891.

do do Kingston-Mills do

do ouverte à Ottawa le 2 mai 1892.

do do Kingston-Mills le 1er mai 1892.

Dans les biefs d'ascension et de descente du point de partage (petit lac Rideau) l'eau a été tenue à la hauteur qu'il fallait pour avoir la profondeur voulue sur les seuils d'écluses pendant toute la saison de navigation.

Les crues du commencement de la saison ont atteint une hauteur sans précédent, mais elles se sont écoulées sans trop détériorer les ouvrages.

La navigation n'a pas été interrompue de toute la saison.

Voici quelles sont les principales réparations qui ont été faites le long du canal :—

Kingston Mills.

Cent verges cubes de pierre et de gravier placées sur la levée ; une porte d'écluse renouvelée ; quatre poulies de chaîne, et autres réparations.

Davis' Lock.

Une porte d'écluse renouvelée ; une paire de balanciers, et digue réparée au lac de Hart.

Chaffey's.

Empellement renouvelé, et maçonnerie de musoirs réparée.

Narrows.

Une porte d'écluse renouvelée ; six poulies de chaîne neuves.

Poonamalie.

Empellement renouvelé, et construit deux jetées neuves de chaque côté. Cadres renouvelés, et diverses menues réparations.

Smith's Falls.

Empellement renouvelé, et différentes réparations à l'écluse.

Maitland's.

Empellement renouvelé, et débit augmenté au moyen de deux ouvertures de plus ; porte d'amont réparée.

Long Island.

Une porte d'écluse neuve ; six poulies de chaîne neuves, et diverses réparations.

Black Rapids.

Une porte d'écluse renouvelée et diverses menues réparations.

Hartwell's.

Une porte d'écluse renouvelée; déversoir de décharge réparé; deux cadres de pertuis neufs; quatre poulies de chaîne; tranchée entre Hartwell's et Hogsback débarrassée de roches et de cailloux; et tranchée de Mutchmor, entre Hartwell's et la rue Bank, aussi nettoyée.

Ottawa.

Portes d'aval renouvelées; magasin neuf construit pour remplacer celui qui avait été détruit par un incendie; écluse d'aval nettoyée par un plongeur; deux piliers de pierre reconstruits entre les écluses nos 8 et 9; portes d'écluses peinturées, et réparations générales; maison éclusière et logement des hommes éclairés à la lumière électrique.

TRAVAUX POUR LESQUELS LE PARLEMENT A VOTÉ DES CRÉDITS SPÉCIAUX.

Ottawa.

On a creusé le côté ouest du bassin afin de lui donner une profondeur uniforme de pas moins de 6 pieds, pour correspondre avec le déblai du côté est qui avait été fait l'hiver précédent.

L'ancienne cale a été nettoyée et ses parois revêtues de coffrages; avec une barrière de poutrelles préparée à cet effet, elle pourra servir de forme de radoub en cas de nécessité. Des chaînes de sauvetage ont été placées autour du bassin et de la tranchée conduisant aux huit écluses.

Hogsback.

M. F. Toms, d'Ottawa, a entrepris le creusage d'un chenal dans la roche, du côté est de l'ancien empellement, et il a été construit un nouvel empellement contenant sept ouvertures de 20 pieds de large sur 6 de haut, avec une ouverture centrale de 21 pieds de large sur 17 de haut—ce qui donne une aire de débit de près de 1,200 pieds en superficie pour le cas où il en serait besoin pendant les crues de printemps, soit environ trois fois l'ancienne aire de débit.

La pierre du déblai de rocher a été mise au dos du barrage d'argile pour le renforcer.

Il est à espérer que ces améliorations calmeront la crainte que les personnes résidant en aval du barrage ont ordinairement tous les printemps de le voir emporter par l'eau.

La glace seule peut maintenant faire des dégâts.

Le 2 avril dernier la rivière monta très rapidement—d'environ 6 pieds en quelques heures—forçant l'entrepreneur à laisser son ouvrage inachevé. Il lui reste encore environ 100 pieds de déblai à faire en amont du nouvel empellement pour finir son entreprise; ce sera fait à la clôture de la navigation.

Merrickville.

Ici l'ouvrage—donné à l'entreprise, par contrat, à M. O'Toole, d'Ottawa—consistait à construire un nouvel abord des écluses, et à changer la position du pont tournant afin que la circulation ne soit pas retardée par le repliement du pont lorsqu'il passe des bateaux par les écluses, et aussi à construire les culées, pile centrale, etc., en maçonnerie du nouveau pont tournant, les culées en maçonnerie du nouveau pont fixe sur le coursier de trop-plein, les murs de soutènement, etc., etc.

Les nouveaux ponts tournant et fixe seront en acier, et ont été donnés à l'entreprise à la *Canadian Bridge and Iron Company*, de Montréal.

Embranchement de Perth.

Le prolongement du canal a été achevé, et le nouveau pont tournant, sur le canal, à la rue Gore, fini.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le dragueur " Rideau "

a été employé, pendant la saison, à approfondir et redresser le chenal à travers les hauts fonds de la rivière entre Black Rapids et Burritts Rapids.

Le remorqueur " Shanly, "

Lorsqu'il n'était pas employé avec le dragueur, a servi à délivrer du bois de construction aux diverses écluses.

Outillage.

Deux nouveaux chalands à bascule latérale et un chaland plat ont été construits à l'entreprise par M. Waters, de Hull, dans le cours de l'hiver; de sorte que l'outillage du canal se compose maintenant d'un dragueur, d'un remorqueur, de quatre chalands à bascule latérale, et de deux chalands plats.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,

Ingénieur-surintendant.

M. T. TRUDEAU,

Sec. par intérim. du dépt. des ch. de fer et canaux.

ANNEXE N^o 11.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

PETERBOROUGH, 30 novembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport annuel des travaux que je dirige sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

Dans la région placée sous ma surveillance, il y a deux catégories d'ouvrages, savoir : ceux qui sont construits au profit de la navigation, tels qu'écluses, barrages, etc., et ceux qui ont pour but de faciliter le flottage du bois, tels que glissoires, estacades flottantes, etc. Les premiers sont sous le contrôle du département des chemins de fer et canaux, et les derniers sous celui du département des travaux publics.

Les ouvrages sont situés le long de la rivière Trent, entre la baie de Quinté et le lac Balsam, soit sur une distance d'environ 170 milles.

A cause de l'immensité de la région dont les eaux s'écoulent vers la rivière, et par le fait que cette région se défriche et que les digues des marchands de bois (qui autrefois contenaient le débit) deviennent abandonnées, les différents ouvrages le long de la route sont exposés à être dégradés par les grandes eaux de printemps, s'il n'est pas pris des mesures pour en atténuer l'effet. Le printemps dernier, l'eau n'a monté qu'à une hauteur ordinaire. Vers la fin de la dernière saison, à cause de la sécheresse, et parce que l'eau n'avait pas été ménagée comme il faut dans les bassins d'en haut (sur lesquels ne s'étend pas mon contrôle), l'eau a baissé beaucoup au-dessous du niveau normal, et, de fait, beaucoup plus bas qu'on ne l'avait jamais vue auparavant. L'emmagasinage de l'eau dans les bassins d'en haut devient une question de plus en plus grave tous les ans pour ceux qui ont des intérêts dans la navigation et la force motrice hydraulique. Ainsi que je l'ai déjà dit dans de précédents rapports, il va falloir bientôt s'occuper d'économiser l'eau, maintenant que tant de marchands de bois ont discontinué leurs opérations dans la région nord ; autrement l'eau pourra devenir rare tous les ans, comme c'est arrivé l'année dernière. Le mouvement de la navigation continue à augmenter sur ces eaux. Il y a maintenant 25 bateaux à vapeur sur l'étendue de rivière comprise entre Lakefield, Balsam Lake et Port-Perry (102 milles), et 6 sur celle de Peterborough à Heely's-Falls (55 milles).

Il y a en tout 2,883 éclusages, soit 267 de plus que l'année dernière.

Ci-suit une brève description de l'ouvrage fait aux différents postes pendant l'année.

La navigation s'est close le 20 novembre 1892, et ouverte le 21 avril 1892.

Fenelon Falls.

Ici le barrage de 340 pieds de longueur (dont le gouvernement s'est chargé par convention avec la succession Smith) a été réparé. Il a été presque entièrement reconstruit, vu qu'en l'examinant, après que l'eau eut été retirée, on s'est aperçu qu'il était dans un beaucoup plus mauvais état qu'on ne s'y attendait. Deux nouvelles ouvertures ont été faites du côté nord pour régler l'eau qui pénètre dans les canaux des moulins de ce côté-là de la rivière. Il a été construit en amont un batardeau de 600 pieds de longueur pour intercepter l'eau, de sorte que l'on a eu toute facilité de faire un ouvrage solide.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Bobcaygeon.

Une porte d'écluse neuve a été construite et mise à l'entrée d'aval. Le vieux pont tournant en bois a été remplacé par un pont d'acier neuf, fait aux *Central Bridge Works*. La pile-pivot et la culée du côté ouest ont été démolies et solidement reconstruites. L'extrémité nord de la culée du côté est a aussi été reconstruite. Une partie de l'ancien barrage qui obstruait l'entrée de la forme de radoub a été enlevée. Les bajoyers ont été rejointoyés, et les buses, qui laissaient passer beaucoup d'eau par en dessous, ont été calfatés.

Buckhorn.

De menues réparations ont été faites au barrage, aux pertuis et aux aiguilles.

Peterborough.

Les piliers du pertuis ouest du barrage avaient été affouillés, et une partie du blocage était sortie. Ils ont été réparés, de même que le plancher, dont une partie avait été arrachée.

Hastings.

Le massif du bajoyer sud a été démoli et reconstruit. Les portes d'écluse et le bureau ont reçu une couche de peinture. Les ventelles de la porte d'aval ont été réparées.

Heely's Falls.

On a renforcé le barrage pour qu'il résiste à la crue du printemps, en attendant que soient faites les réparations plus considérables pour lesquelles le crédit a été voté.

De nouveaux bureaux ont été construits à Fenelon Falls, Buckhorn, Burleigh et Peterborough.

Un certain nombre de bouées ont été placées sur des points dangereux, le long de la ligne navigable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

M. T. TRUDEAU,

Sec. par intérim. du dept. des ch. de f. et can.

Ottawa.

ANNEXE N^o 12.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

OTTAWA, 6 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport des progrès qu'a faits la construction du canal du Sault Sainte-Marie pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892 et jusqu'à ce jour.

SECTION I.

Cette section commence à la ligne navigable de la rivière Sainte-Marie, vis-à-vis de la ville du Sault Sainte-Marie, et s'étend en montant sur une distance de 5,300 pieds, jusqu'au pied de l'île Sainte-Marie.

L'entreprise, adjudgée à MM. Hugh Ryan et Cie, comprend le creusage d'un chenal de 250 pieds de largeur au fond, avec une profondeur de 18½ pieds plus bas que le niveau de l'étiage minimum dans la rivière Sainte-Marie, au pied des rapides, et aussi la construction d'encaissements de chaque côté du chenal, à l'extrémité supérieure de la section qui est contiguë à l'écluse.

Dans l'origine le contrat pourvoyait à la construction d'un phare en bois dans 18 pieds d'eau, mais il a été jugé plus utile, dans les intérêts de la navigation, de se passer du phare, et d'appliquer l'argent qu'il aurait coûté à augmenter la longueur de la jetée nord, et c'est ce qui a été fait.

L'article fouille et dragage embrasse toute espèce de matières à extraire, depuis le sable, le gravier et autres substances faciles à déblayer, jusqu'au grès de Potsdam, qui ne peut s'enlever qu'à l'aide du sautage.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait au 30 juin 1892 :—

Déblai, dragage et approfondissement du chenal, verges cubes.....	122,110
Bois de charpente pour les côtés et les bouts des encaissements, pieds linéaires.....	28,961
Bois de charpente pour moises, longerons et plafonds, pieds linéaires	28,680
Liernes, pieds linéaires.....	1,902
Biocs sous la tête des moises, nombre.....	1,266
Fer forgé, en boulons, lbs.....	17,024
Pin dans la superstructure, pieds cubes.....	5,161
Moises do pieds linéaires.....	7,588
Blocs do nombre.....	604
Longerons pour le revêtement de la surface, pieds linéaires.	1,940
Madrier de pin de 3 pes pour couvrir la surface, mes. de pl.	28,224
Pièces de couronnement de 10 x 6 pes, pieds linéaires.....	1,181
Poteaux d'amarrage, nombre.....	8
Blocage, verges cubes.....	7,134
Carvelles pressées, pour le revêtement de la surface.....	2,361

Matériaux délivrés.

Boulons de fer pour les coffrages, lbs..... 13,376

Depuis la clôture de l'exercice les entrepreneurs ont terminé les encaissements en tant que les circonstances permettent actuellement de les construire, et les opérations de forage, de sautage et de dragage ont aussi été poussées presque jusqu'au même point.

Aujourd'hui, l'ouvrage qui reste à faire (excepté du nettoyage) se trouve au bout supérieur extrême de la section, dans une distance de 600 pieds dont il est en partie besoin comme chantier de construction de l'écluse sur la section contiguë, et qui forme le barrage séparant la rivière de la cuvette d'écluse.

L'intention est de réduire tellement ce qui reste d'ouvrage à faire sur cette section vers l'époque de l'achèvement de l'écluse de la section contiguë, qu'un chenal

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

sûr pour les bâtiments puisse être promptement coupé dans ce barrage, et la fouille ainsi que les encaissements achevés sans retarder l'ouverture du canal.

Les quantités suivantes représentent la somme d'ouvrage faite à la date du 30 novembre 1892 :

Déblai, dragage et approfondissement du chenal, verges cubes.....	128,109
Bois de charpente pour les côtés et les bouts des encaissements, pieds linéaires.....	50,197
Bois pour moises, longerons et plafonds, pieds linéaires..	49,600
Liernes, pieds linéaires.....	3,834
Blocs sous la tête des moises, nombre.....	2,279
Fer forgé, en boulons, lbs.....	33,914
Pin dans la superstructure, pieds cubes.....	10,319
Moises do pieds linéaires.....	14,654
Blocs do nombre.....	1,135
Longerons pour le revêtement de la surface, pieds linéaires	3,900
Madrier de pin de 3 pouces, pour couvrir la surface, mesure de planche.....	55,222
Pièces de couronnement de 10 x 6 pouces, pieds linéaires.	2,319
Poteaux d'amarrage, nombre.....	16
Blocage, verges cubes.....	13,077
Carvelles pressées, pour le revêtement de la surface.....	2,361

SECTION N° 2.

Cette section commence au pied de l'île Sainte-Marie, et s'étend sur une distance de 3,500 pieds vers l'ouest jusqu'à la tête de l'île. Elle a aussi été donnée à l'entreprise à Hugh Ryan et Cie et comprend le creusage de la cuvette de l'écluse et du lit du canal, la maçonnerie de l'écluse ainsi que d'une porte auxiliaire en amont de l'écluse, et la construction de bajoyers, fossés garnis de corroi, etc.

Dans l'origine le sas de l'écluse devait avoir 600 pieds de longueur entre les chardonnets, 85 pieds de largeur extrême, et une profondeur d'eau de 16 pieds 3 pouces sur les buses à l'étiage minimum au pied des rapides—les vantaux des portes d'amont devant se joindre à un angle de 45° sur un mur d'appui, et l'écluse devant se remplir et se vider au moyen de conduits ménagés sous le radier.

Par un contrat en date du 13 juin 1891, les dimensions de l'écluse furent portées, pour le sas, à 650 pieds de longueur entre les chardonnets et 100 pieds de largeur, avec entrées de 60 pieds, et 19 pieds d'eau sur les buses de l'étiage minimum de la rivière au pied des rapides.

Ce plan fut suivi jusqu'au printemps de 1892, alors que par suite d'un débat en parlement, pendant la session de 1891-92, les dimensions de l'écluse furent de nouveau augmentées, sous l'autorité d'un arrêté rendu en conseil le 1er avril 1892.

L'écluse, telle qu'on la construit actuellement, a une longueur de sas de 900 pieds entre les chardonnets, 60 pieds de largeur d'un bout à l'autre, et 19 pieds d'eau sur les buses comme avant, mais équivalant aux soi-disant 20 pieds de profondeur sur le busc de la nouvelle écluse américaine au Sault Sainte-Marie calculés à l'eau basse moyenne.

Vu le surcroît d'ouvrage entraîné par les changements en dernier lieu mentionnés, le délai dans lequel MM. Hugh Ryan et Cie devaient finir leur entreprise a de nouveau été prorogé jusqu'au 31 décembre 1894.

Et c'est ici le lieu de dire que les conduits ou aqueducs de remplissage dans le plafond de l'écluse, les portes, les vannes, et la machinerie voulue n'étaient pas compris dans le contrat de MM. Hugh Ryan et Cie, et devaient nécessairement être construits et mis en place après l'achèvement de leur entreprise.

Pour ce qui est de l'avancement des travaux à la fin de l'exercice expiré le 30 juin 1892, le déblai de la cuvette pour l'écluse de 900 pieds achevait, et la délivrance et préparation des matériaux de l'écluse étaient assez avancées, ainsi qu'on le verra par le relevé suivant de l'ouvrage fait :—

Quantités.

1	Abattage, défrichement et essartement, acres.....	30
2	Déblai de terre, tranchées latérales, verges cubes.....	2,507
3	do roche do do	74
4	Epuisement do à forfait.....	0.04
10	Déblai de terre, lit du canal, verges cubes.....	57,600
11	do rochè do do	53,262
12	Epuisement do somme ronde.....	0.35
17	Déblai de terre, cuvette d'écluse, verges cubes.....	37,081
17a	Déblai de terre additionnel pour sas d'écluse, 100 pieds de largeur, verges cubes.....	2,934
17b	Déblai de terre supplémentaire pour sas d'écluse, 60 pieds de largeur, verges cubes.....	425
18	Déblai de roche, cuvette d'écluse, verges cubes.....	80,586
18a	do additionnel, côté de la cuvette d'écluse, v.c.....	8,385
18b	do do fond do do	13,691
18c	do do tranchées des aqueducs, v.c.....	12,443
18d	do do allongement de la cuvette d'écluse.	20,128
18e	do do do des tranchées d'aqueducs, v.c	4,434
19	Epuisement, cuvette d'écluse, à forfait.....	0.54
19a	do additionnel do	0.58
19a	do do de l'écluse allongement do	0.20

- Matériaux délivrés.

Pierre à parement dressé, de la carrière d'Anderdon, verges cubes.....	628
do brute do	1,334
Pierre brute d'Anderdon dressée au Sault Sainte-Marie do	4,590
do de la carrière Manitouline do	7,752
Sable, verges cubes.....	3,771
Ciment, barils.....	5,300
Pin pour busc, plate-forme et aqueducs, verges cubes.....	7,146
Madrier do do pds. lin., m. pl.....	85,599
Chêne do do pds. cubes.....	2,007

Depuis la fin du dernier exercice le creusage de la cuvette d'écluse a été achevé, le bétonnage nécessaire dans le plafond de l'écluse a aussi été fait, et les travaux de construction des bajoyers ont été commencés le 15 septembre dernier.

Le 12 novembre la rigueur du temps fit discontinuer les travaux de construction. Le 30 novembre 1892 il y avait de fait 7,707 verges cubes de maçonnerie, soit environ un huitième de la quantité totale de l'écluse.

Au cours de l'été dernier la difficulté survenue dans les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis a produit un désir général de voir achever le canal du Sault Sainte-Marie le plus vite possible; pour satisfaire ce désir des arrangements ont été pris avec MM. Hugh Ryan et Cie, qui, augmentant leur outillage, se sont chargés d'achever leur entreprise à temps pour que le canal soit entièrement fini vers le 30 juin 1894.

L'état suivant représente la somme d'ouvrage faite et la quantité de matériaux délivrée à la date du 30 novembre 1892.

1	Abattage, défrichement et essartement, acres.....	30
2	Déblai de terre, tranchées latérales, verges cubes.....	2,507
3	do roche do do	74
4	Epuisement, à forfait.....	0.04
10	Déblai de terre, lit du canal, verges cubes.....	58,728
11	do roche do do	53,262
11a	do do additionnel, abaissement du lit, v.c.....	4,757
12	Epuisement, lit du canal, somme ronde.....	0.35
12a	do do etc., do	0.10
17	Déblai de terre, cuvette d'écluse, verges cubes.....	37,081

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

17a	Déblai de terre additionnel, sas de l'écluse, 100 pieds de largeur, verges cubes.....	2,946
17b	Déblai de terre additionnel, sas de l'écluse, 60 pieds de largeur, verges cubes.....	425
18	Déblai de roche, cuvette d'écluse, verges cubes.	80,586
18a	Déblai additionnel, côté de la cuvette d'écluse, ver. cubes.	8,705
18b	do do plafond do	14,622
18c	do do tranchées d'aqueduc do	12,443
18d	do do allongement de la cuvette d'écluse do	24,270
18e	do do do tranchées d'aqueducs do	8,216
19	Epuisement, cuvette de l'écluse, somme ronde.....	0.54
19a	do do additionnel, do	0.60
19b	do do de l'écl. allongée do	0.62
20	Béton au ciment de Portland dans le plafond de l'écl. v.c.	3,768
20a	do addition. do do do	5,176
24	Forage de trous dans la roche pour boulons d'ancrage, pds. lin.....	779
36	Maçonnerie des bajoyers, verges cubes.....	7,707
36a	Cause conditionnelle pour hâter l'achèvement, somme ronde.....	0.03

Matériaux délivrés.

Pierre de la carrière Anderdon (à parement dressé) ver. c.	628
do do brute do	1,444
Pierre brute d'Anderdon, dressée au Sault Sainte-Marie, verges cubes.....	8,044
Pierre de la carrière Manitouline (brute), verges cubes....	11,040
Sable, verges cubes.....	2,988
Ciment de Portland, barils.....	6,083
Ciment naturel canadien, barils.....	3,417
Fer pour boulons d'ancrage, etc., pour aqueducs, livres....	113,960
Pin pour buse, plate-forme et aqueducs, pds. cubes.....	11,291
Madrier do do do m. pl.....	109,619
Chêne do do do pds. c.....	2,387

SECTION 3.

Cette section s'étend de 9,300 pieds vers l'ouest, depuis la tête de l'île Sainte-Marie, à travers des hauts fonds, jusqu'au point où la ligne navigable de la rivière, en amont des rapides, est de nouveau atteinte, à une hauteur de 18 pieds au-dessus de l'entrée inférieure de l'écluse. Elle a été entreprise par MM. Allan et Fleming et comprend le creusage du chenal, qui a 250 pieds de largeur, au niveau de 18 pieds plus bas que l'étiage minimum de la rivière en amont des rapides, ainsi que la construction d'un phare et de jetées d'entrée.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait à la date du 30 juin dernier, alors que le phare était achevé:—

27	Creusage, dragage et approfondissement du chenal, etc., verges cubes.....	214,939
28	Bois de charpente pour côtés et bouts des encaissements, pieds linéaires.....	34,489
29	Bois de charpente moises, longerons et fonds, pieds c.	31,805
30	Liernes, pieds linéaires.....	2,292
31	Blocs sous la tête des moises, nombre.....	1,738
32	Fer forgé, en boulons, lbs.....	16,548
33	Pin pour superstructure, 12" × 12", pieds cubes.....	1,141
35	Blocs sous la tête des moises dans la superst., nombre.	31
41	Blocage, verges cubes.....	5,996
43	Orme franc dans les côtés du phare, pieds cubes.....	6,959
44	Entretoises, phare, pieds linéaires.....	10,835

45	Blocs sous la tête des entretoises, nombre.....	426
46	Madrier de pin, liernes pour phare, pieds linéaires....	640
46½	La moitié du blocage, verges cubes.....	2,055
47	Revêtement, 5 pouces d'épaisseur, pds, mes. de pl....	16,972
48	Couverture, madrier de pin de 3 pes, pds, mes. de pl.	6,799
49	Fer forgé, boulons, lbs.....	15,650
50	do écharpes, lbs.....	5,984
51	Carvelles pressées.....	269
52	Charpente	Somme ronde

Matériaux délivrés.

Orme franc, pour le phare, pds linéaires..... 2,500

Depuis le 30 juin, les jetées d'entrée à l'extrémité est ou inférieure de la section, contiguë à l'île Sainte-Marie, ont été achevées autant qu'il était possible, l'obstacle à leur entier achèvement étant la nécessité de laisser une portion du lit du canal intacte pour servir de barrage jusqu'à ce que la section d'écluse soit finie.

Exception faite des matières formant ce barrage, et d'une certaine somme de nettoyage, le dragage sur cette section, qui est de même nature que le dragage sur la section I, sera terminé dans quelques jours, pourvu qu'il ne vienne pas de gelée assez forte pour faire prendre la rivière.

Les quantités suivantes représentent l'ouvrage fait au 30 novembre 1892 :—

37	Creusage, dragage et approvisionnement du chenal etc; verges cubes.....	228,228
28	Bois de charpente pour côtés et bouts des encaisse- ments, pieds linéaires.....	38,313
29	Bois de charpente pour moises, longerons et plafond, pieds linéaires.....	36,862
30	Liernes, pieds linéaires.....	3,574
31	Blocs sous la tête des moises, nombre.....	1,968
32	Fer forgé, pour boulons, lbs.....	26,254
33	Pin pour la superstructure, 12" × 12", pieds cubes....	9,755
34	Pin pour moises, superstructure, 10" × 11"; pds lin...	12,448
35	Bloc sous la tête des moises dans la superstructure, nombre	1,012
36	Longerons pour revêtement de la surface, 7" × 10", pieds linéaires.....	2,575
37	Madrier de pin de 3 pouces pour planchers des jetées, mesure de planches.....	29,950
39	Pièces de couronnement, 10" × 6", pieds linéaires.....	609
40	Poteaux d'amarrage, nombre.....	5
41	Blocage, verges cubes.....	10,025
42	Carvelles pressées pour clouer les planchers, lbs.....	758
43	Orme franc pour les côtés du phare, pieds cubes.....	6,959
44	Entretoises, phare, pieds linéaires.....	10,835
45	Blocs sous la tête des entretoises, nombre.....	426
46	Madrier de pins pour liernes, pieds linéaires.....	640
46½	Blocage, verges cubes.....	2,055
47	Revêtement, 5" d'épaisseur, pds, mes. pl.....	16,972
48	Plancher, madrier de pin de 3", pds, mes. pl.....	6,799
49	Fer forgé pour boulons, lbs.....	15,650
50	do pour écharpes, lbs.....	5,984
51	Carvelles pressées, lbs.....	269
52	Charpente	Somme ronde

Matériaux délivrés.

Orme franc pour phare, pieds linéaires..... 2,500

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

W. G. THOMPSON,
Ingénieur surintendant.

ANNEXE N^o 13.

CANAL DE SAINT-PIERRE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAINT-PIERRE, 10 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant au sujet du canal de Saint-Pierre :

Les travaux de reconstruction et réparation, qui (à cause de la rigueur du temps) avaient été suspendus en décembre dernier, ont été repris en avril, et vigoureusement poussés depuis lors. L'enlèvement du vieux mur de soutènement et de son massif d'argile sera pratiquement fini dans ce mois-ci. Une équipe d'hommes est actuellement à renouveler et réparer le mur antérieur du chemin de halage, auquel il n'y avait pas moyen d'avoir accès avant d'avoir démolé le mur de soutènement. La culée ouest du pont tournant du canal, qui, par suite d'un fondement défectueux, avait glissé peu à peu vers le pont, a été démolie; on l'a reconstruite après avoir creusé de 3 pieds de plus sa fondation, et l'on croit qu'elle est maintenant parfaitement sûre.

Le pont tournant a été soigneusement examiné, et toutes les réparations nécessaires (peinturage compris) lui ont été faites.

Le magasin, qui était en très mauvais état, a été soulevé de 2½ pieds et réparé comme il faut; on lui a aussi mis un bon fondement de pierre.

Par le fait que le nouvel envers en talus du mur de soutènement empiétait sur l'ancien chemin qui passait le long du sommet de l'ancien talus, il devint nécessaire de refaire une partie de ce chemin plus loin du bord; et comme l'Etat n'avait pas assez de terrain pour permettre de le faire, j'en ai, par ordre du département, acheté la quantité nécessaire. Nous avons fait un bon chemin, et l'ancienne clôture, qui avait grand besoin d'être réparée, a été défaite et remplacée par une solide clôture de fil métallique, avec poteaux de cèdre, renfermant le nouveau morceau de terre acquis.

La maison éclusière a été repeinturée en dedans et en dehors, et il lui a aussi été fait de menues réparations.

L'entrepreneur du nouveau quai à l'entrée sud de ce canal a fait son ouvrage d'une manière satisfaisante, et ce quai, dont le besoin se faisait beaucoup sentir, est aujourd'hui largement utilisé.

La portion immergée du canal, que j'ai fait soigneusement examiner par un plongeur expérimenté, a été trouvée très vermoulue; bientôt il faudra épuiser l'écluse, et réparer le radier, les buscs, les portes, etc. Toutefois, je ferai plus tard à ce sujet un rapport détaillé accompagné d'une estimation des frais de réparation, etc.

La navigation par ce canal ne s'est close que le 20 janvier, et s'est ouverte de nouveau le 1er avril dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM McCARTHY,

Ingénieur dirigeant.

M. T. TRUDEAU,

Sec. par int. du dépt. des ch. de fer et canaux,

Ottawa.

ANNEXE N^o 14.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ISLE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires.	
			Inter-mé-diaires.	Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fluve 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 ligne 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-Louis	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	Fluve Saint-Laurent	5	1,070 $\frac{1}{2}$
Pointe-Farran	Extrémité sup. de l'île Croyle	Pointe-Farran	3 $\frac{1}{2}$	1,074
Ext. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fluve Saint-Laurent	10 $\frac{1}{2}$	1,084 $\frac{1}{2}$
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide-Plat	4	1,088 $\frac{1}{2}$
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fluve Saint-Laurent	4 $\frac{1}{2}$	1,093
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,096
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2 $\frac{5}{8}$	1,098 $\frac{5}{8}$
Pointe-Cardinal	Tête des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,099 $\frac{5}{8}$
Rapides des Galops	Prescott	Fluve Saint-Laurent	7 $\frac{3}{8}$	1,106 $\frac{3}{8}$
Prescott	Kingston	do	59	1,165 $\frac{3}{8}$
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,335 $\frac{3}{8}$
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26 $\frac{3}{4}$	1,362 $\frac{3}{8}$
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Érié	232	1,594 $\frac{3}{8}$
Amherstburg	Windsor	Rivière Detroit	18	1,612 $\frac{3}{8}$
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,637 $\frac{3}{8}$
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,670 $\frac{3}{8}$
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,940 $\frac{3}{8}$
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,987 $\frac{3}{8}$
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,988 $\frac{3}{8}$
Tête du Sault Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,995 $\frac{3}{8}$
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,261 $\frac{3}{8}$
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 $\frac{3}{8}$ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188 $\frac{3}{8}$ milles de navigation libre.

Du détroit de Belle-Ile 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 532 milles.

ANNEXE N^o 15.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

N ^o de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.		Long., en milles, de canal artificiel à chaque station.	
			N ^o	Ascens. à l'eau basse.	N ^o	Longueur.		Hauteur.
			Milles.	Ascens. pds. pcs.	Pieds.	Pieds.		
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	4 00
2	Hartwell	4 ¹ / ₄	2	22 0	...	100	28	
3	Hogsback	5 ³ / ₄	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids	9 ³ / ₄	1	10 0	1	300	12	
5	Long Island	14 ³ / ₄	3	27 0	3	850	68	
6	Burritt's	40 ³ / ₄	1	10 6	1	240	14	
7	Nicholson's	43 ³ / ₄	1	15 2	1	500	9	
8	Clowes	44 ³ / ₄	1	10 0	1	481	16	
9	Merrickville	46 ³ / ₄	3	25 0	1	150	6	
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	
11	Edmunds	59 ³ / ₄	1	10 10	1	343	8	
12	Old Sly's	60 ³ / ₄	2	15 6	1	250	20	
13	Smith's Falls	61 ³ / ₄	4	33 9	2	600	24	
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	
15	Narrow	83 ¹ / ₄	1	4 0	1	600	9	
Ascension totale à l'eau basse				292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87 ³ / ₄	1	4 0				1 25
17	Chaffey's	92	1	12 6				0 13
18	Davis	94 ³ / ₄	1	9 0	1	300	15	0 06
19	Jones' Falls	97 ¹ / ₄	4	60 0	1	300	60	0 25
20	Brewer's Upper Mills	108 ³ / ₄	2	19 0	1	200	20	1 75
21	do Lower Mills	110	1	14 2	1	200	12	4 25
22	Kingston Mills	120 ¹ / ₄	4	46 8	1	6,042	14	0 25
23	Kingston	126 ¹ / ₄						
Chute totale à l'eau basse				165 4				
Total			47		24	15,472		16 46

ANNEXE N^o 16.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1891; et de leur ouverture au printemps de 1892.

Canaux	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	30 novembre 1891.....	1er mai 1892.
Canal Beauharnois.....	1er décembre 1891.....	30 avril 1892.
Canal Cornwall.....	5 do 1891.....	1er mai 1892.
Ecluse et digue de Sainte-Anne.....	26 novembre 1891.....	29 avril 1892.
Canal Carillon.....	28 do 1891.....	30 avril 1892.
Canal Grenville.....	28 do 1891.....	30 avril 1892.
Ecluse et digue de Culbute.....		
Rideau.....	{ Kingston Mills.....	30 novembre 1891.....
	{ Ottawa.....	28 do 1891.....
Ecluse Saint-Ours.....	30 do 1891.....	11 avril 1892.
Canal Chambly.....	30 do 1891.....	2 mai 1892.
Canal Williamsburg.....	12 décembre 1891.....	25 avril 1892.
Canal Welland.....	17 novembre 1891.....	19 avril 1892.
Canal Erié (New York).....	5 décembre 1891.....	1er mai 1892.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton).....	20 janvier 1892.....	1er avril 1892.
Travaux du canal Trent.....	20 novembre 1891.....	21 avril 1892.
Canal Murray.....	16 décembre 1891.....	5 avril 1892.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE N° 17.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10938	Cie de ch. de f. de St-Stephen et Milltown.....	Non signé, 1891..	De St-Stephens à Milltown.
10990	Cie de ch. de fer Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.....	18 sept. 1891....	Du C. C. P. à la Baie-d'Hudson (subvent. en terre).
11012	Cie de ch. de fer Montréal et Ottawa.....	Non signé, 1891..	Du bout du 30e mille (subventionné par 50-51 Vic., c. 24) 30 milles vers Ottawa.
11023	Cie de ch. de fer Témiscouata	20 oct. 1891....	Depuis l'extrém. ouest de l'entrep. n° 9666, au garage de Clair, jusqu'à la station de Connor, embranchement de St-François.
11071	Cie de c. de f. Mont. d'Orford	16 déc. 1891....	De Eastman à Kingsbury.
11237	do do	10 sept. 1892....	De Lawrenceville à Kingsbury.
11274	Cie de ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean.....	17 oct. 1892....	Du 30e au 50e mille, embranchement de Chicoutimi, 20 milles, et pour achever les premiers 30 milles, et 4 milles vers Roberval.
11294	Cie de c. de f. de vallée Tobiq.	27 sept. 1892....	Depuis l'extrém. des 14 milles déjà const. près du R. à la Truite, pour 14 milles à Plaister Rock Island.
11304	Cie de ch. de fer Woodstock et Centreville.....	16 sept. 1892....	De Woodstock à Centreville, 20 milles; de là 6 milles à la frontière des États-Unis.
11326	Cie de c. de fer des Mille-Iles	Non signé.....	De la jonction de Gananoque, sur la ligne de la Cie, à un point en correspondance avec le ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Ste-Marie, le ch. de fer de Kingston, Napanee et Occidental, le ch. de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau et un prolongement en travers de l'embouchure de la rivière Gananoque.
11327	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord.....	Non signé.....	Depuis les mines de fer de Belmont jusqu'à la Jonction, dans Hastings, du ch. de fer Ontario-Central et du ch. de fer Canadien du Pacifique.
11328	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	29 sept. 1892....	De Renfrew à Eganville, 22 milles, et d'Eganville à la baie de Barry, 30 milles.
11342	do do	Non signé.....	Depuis la baie de Barry en allant vers le chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord.

2. CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

10983	J. Harris et Cie.....	2 sept. 1891....	2 chasse-neige Russell.
-------	-----------------------	------------------	-------------------------

3. CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

10985	J. Harris et Cie.....	2 sept. 1891....	2 chasse-neige Russell.
11054	J. K. McDonald.....	5 oct. 1891....	Const. d'un château d'eau à la jonction de Fugwash.

4. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

10961	Jas Brown.....	3 août 1891....	Gare à voyag. et hangar à marchand., jonc. de Kent.
10962	Municipalité de la ville Antigonish.....	4 do.....	Fournir de l'eau p. les locomotives, etc., Antigonish.
10984	J. Harris et Cie.....	2 sept. 1891....	Deux chasse-neige Russell.
10986	A. J. Grant et Cie.....	14 juillet 1891....	Huile pour voitures à voyageurs.
10987	Bushnell Cie (à resp. limit.)..	14 do.....	Pétrole, huile à dynamo et huile à pivot.

ANNEXE n° 15.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892—*Suite.*4. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
10988	M. Lodge	14 juillet 1891	Pétrole; huile à wagon et huile à locomotive.
10989	Rhodes, Curry et Cie	26 août 1891	Bâtiment de brique à Moncton.
10996	Imperial Oil Co.	14 juillet 1891	Huile pour essieux de wagons à marchandises.
10997	J. R. Hutchins	14 do	Huile à fanal, cylindre et locomotive.
11029	Grant et McIntosh	9 sept. 1891	Gare et hangar à New-Glasgow.
11030	A. Myles	22 do	Salle d'attente pour cochers de place, St-Jean, N.B.
11031	A. Loberge	23 do	Ecran paraneige, à l'est de la station de Petit-Métis.
11032	W. D. McCurdy	28 do	Annexe à la station de Charlo.
11053	Paul Roy	28 do	do do • Sayabec.
11057	Canadian Locomotive and Engine Co. (Limited)	30 do	4 locomotives à 10 roues.
11062	Cie de ch. de f. Nord et Ouest.	20 août 1883	Construction d'un ch. de fer depuis Ste-Marie jusq. l'Intercol., et de là jusq. la Pointe de Beaubear.
11077	Jas. Brown	3 déc. 1891	Hangar à huile à Moncton.
11089	Ed. Foran	1er do	Chargement de sucre à Richmond et Halifax.
11123	W. et A. Moir	15 janv. 1892	Marche de fer à la gare de la rue North, Halifax.
11124	Barrow Hematite Steel Co. (Limited)	17 fév. 1891	Rails d'acier.
11125	do do	17 do	do
11126	do do	17 do	do
11136	G. McLeod	26 janv. 1892	750 barrières de fermes.
11148	Dominion Bridge Co. (Ltd)	26 fév. 1892	Passerelle d'acier, cour de la gare de Truro.
11151	J. C. Calhoun	19 do	Clôtures.
11152	E. Crossman	20 do	do
11153	J. Lewis	19 do	do
11154	F. Bellavance et Co.	20 do	do
11160	J. Kelly	20 do	do
11175	P. Doucet	19 do	do
11194	King, Frères	26 déc. 1891	Pôteaux de clôtures.
11195	King, Frères	26 déc. 1891	Traverses de cèdre.
11196	F. C. Dubé	do	do
11227	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent	30 avril 1892	Malle, etc., entre le ch. de fer Intercolonial au quai de Rimouski et les paquebots-poste anglais.
11228	D. Hallisay	19 fév. do	Clôtures.
11229	Dominion Bridge Co., Limit'd	2 mai do	Pont à longerons, riv. Barney aux moulins de Dwear.
11247	W. Starkay	13 juin do	Déplacement de pont-levis, Pointe Tupper.
11264	Truro Foundry and Machine Co.	20 do do	Machine à hisser pour do
11265	Gray et McManus	20 do do	Creusage pour passage d'eau do
11266	Cie houillère de l'Acadie	20 do do	Fourniture de houille.
11271	Cie houillère du Canada	20 do do	do
11272	Cie houillère et de ch. de fer de la Baie de Fundy	20 do do	do
11273	A. Lemieux	18 juillet do	Transbord. de marchand. à la jonc. de la Chaudière.
11275	Cie houillère Gardner	20 juin do	Fourniture de houille.
11281	McDonald et Moffatt	27 juillet do	1 barge.
11282	do	18 do do	Fouille et coffrage, Mulgrave.
11283	J. Harris et Cie, à resp. limitée	3 juin do	Roues de wagons.
11291	P. S. McManus	1er août do	Drain couvert, Robinson's-Meadow, près de la station de Brockville.
11292	do	do do	Dressement de plate-forme à la jonction d'Eureka.
11296	A. J. Grant et Cie	22 juillet do	Huile pour 1892.
11297	J. R. Hutchins	do do	Huile à dynamo.
11298	Eastern Oil Co.	do do	Huile à voitures des voyageurs.
11299	J. et S. C. Drury	3 août do	Hangar à march., tête de ligne en eau prof., St-Jean.
11300	A. Holden	22 juillet do	Huile à cylindre.
11303	J. McIntosh	12 do do	Gare et hangar à la station d'Eureka.
11304	General Mining Association	20 juin do	Fourniture de houille.
11308	Imperial Oil Co.	22 juillet do	Huile pour essieux, etc.
11315	S. O'Donoghue	26 août do	Coffrage, Pointe Tupper.
11330	Smith et Crow	9 sept. do	Hangar à marchandises, station d'Orangedale.
11339	Jas. Brown	17 do do	do do tête de ligne, port de St-Jean.
11340	do	17 do do	do do Newcastle, N.-B.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE n° 17.—LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le
30 juin 1892.—*Suite.*

5. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

N° du con- trat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11103	N. Boulter	14 jan. 1892.	Traverses.
11104	D. McKenzie	12 do	do
11105	A. McKinnon	12 do	Poteaux de cèdre, traverses, etc.
11106	R. Ellis, jeune	12 do	do do
11107	W. Taylor	13 do	Traverses, etc.
11108	J. R. Larkins	13 do	Bois de charpente et traverses.
11109	S. E. Gallant	12 do	Traverses.
11110	O. Haywood	12 do	do
11111	J. T. Windsor	13 do	do
11199	Glace Bay Mining Co.	22 avril 1892.	Houille pour locomotives.
11202	Patent Nut and Bolt Co., Limited	9 mai 1892.	Boulons et écrous de fer.
11344	S. Grey	16 sept. 1882.	Permis de vendre des journaux, etc., sur les trains.

6. CANAL RIDEAU.

11050	F. Toms	24 oct. 1891.	Travaux à Hogsback.
11078	T. McLaughlin	30 déc. 1891.	Creuser le bassin et faire une forme à Ottawa.
11088	P. G. Waters	8 jan. 1892.	Chalans à bascule et chalan-plat.
11161	J. O'Toole	28 mars 1892.	Changer le pont tournant de place, à Merrickville.
11252	Canadian Bridge and Iron Co	25 juil. 1892.	Ponts à Merrickville.

7. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

11174	Hugh Ryan et Cie	5 avril 1892.	Donner 900 pieds de long à l'écluse.
11193	do	18 mai 1892.	Prolonger de 390 pds la jetée au lieu de construire un phare.

8. CANAL SOULANGES.

11165	Geo. Goodwin	11 mai 1892.	Faire la section 11, Coteau du Lac.
11178	D. O'Brien et fils	8 avril 1892.	do 12, do
11278	R. Macdonald	24 sept. 1892.	do 13, Coteau-Landing.
11331	Arch. Stewart	24 do	do 1 et 2, entrée des Cascades.

9. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

11203	Wm. H. Law	30 avril 1892.	Pont tournant à Bobcaygeon.
-------	------------------	---------------------	-----------------------------

10. CANAL WELLAND.

11063	Wm. Hutchinson	1er déc. 1891.	Pont flottant près de Dunville.
11277	Arch. McDonald	18 sept. 1892.	Tunnel à Strommess.

ANNEXE

É T A T

1. Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
17 oct. '92	Dur. bon plaisir du gouv.	Cie de Transport d'Ottawa.	<i>Canal Carillon.</i> Lot à l'entrée d'aval du canal.	50' x 25'.
2 déc. '91	Dur. bon plaisir du gouv.	D. Parizeau.	<i>Canal Lachine.</i> Lots 13, 14, à l'est du bassin n° 3, Saint-Gabriel.	14,967' 16,912'.
29 déc. '91	do	R. Ready.	Lot 17, do do	16,912'.
1er oct. '91	do	Standard Agency Co.	Lots 7, 8, 9, S.-E. du bass. Wellington.	
20 nov. '91	Hiver 1891-92.	R. Latimer.	Espace dans le hangar n° 4, St-Gabriel.	80 pieds.
17 mai '92	Dur. bon plaisir du gouv.	P. McCrory.	Lot 20, à l'ouest du bass. n° 2, St-Gabriel.	16,912'.
9 mars '92	do	End, Trihey et Cie.	Lots 1, 2, do do do	19,046'.
21 juillet '92	do	Dominion Wadding Co.	Thermomètre à eau, tuyau de 9", à la manufacture de Ste-Cunégonde.	
22 oct. '91	Dur. bon plaisir du gouv.	H. J. Gonder.	<i>Canal Welland.</i> Ptie lot 26, dans la 5e con., Crowland, ville de Welland, nord de la r. Main, et à l'ouest du canal.	0'18 acres.
'91	21 ans seulement	W. Martin.	Lot sur la rive ouest de la Grande-Riv., Port-Maitland.	0'50 acres.
22 sept. '91	Dur. bon plaisir du gouv.	D. Dittrick.	Pties lots 16, 17, 6e con., Grantham.	0'75 acres.
3 oct. '91	do	T. F. Brown et Frères.	Eau de Welland, coursier de décharge pour moulin sur leur terrain.	
3 oct. '91	do	W. H. Crow.	Pt lot 26, 5e con., Crowland, près de la rue Main, ville de Welland.	0'79 acres.
15 juillet '92	10 ans seulement.	Capit. N. J. Wigle.	Lot à Ste-Catherine, près de la vieille écluse n° 2.	0'30 acres.
'92	Dur. bon plaisir du gouv.	Lake Erie Glass Work Co.	Lot à Port-Colborne, près de la vieille écluse n° 2.	1'69 acres.
'92	Dur. bon plaisir du gouv.	Ag't de Wyoming Park.	<i>Canal Rideau.</i> Pt. lot K, con. C, Nepean, près du pont tournant.	0'71 acres.
18 mai '92	do	T. H. Hughes.	Pt. lot 17, 8e con., Crosby S., à l'écluse Chaffy.	3 roods, 18 per.
1er oct. '92	do	R. C. Lampman.	Pt. lot 35, subd. 5, con. B, Nepean.	
'92	do	Cie de télégraphe Nord-Américain.	Poser des poteaux et fils le long du canal, d'Ottawa à Kingston.	
'91	Dur. bon plaisir du gouv.	Ministre des Pêcheries.	<i>Chemin de fer Intercolonial.</i> Lot de quai au terminus en eau profonde, Halifax.	
28 mars '92	Terminé sur 6 mois d'avis.	Cie. ch. f. Grand Tronc	Echange de passages, station de Lévis.	
9 mars '92	5 ans.	Exéc. test. de Jas. Hunter (au gouvernem.).	Paver le terrain du lot 132, rue Hollis, Halifax.	32' x 35'.
17 août '92	1 an.	Canada R'y News Co.	Vendre des journ. sur tous les trains.	

N° 18.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892.

A quelle fin employée.	Force.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement	Payable.	Première échéance.	
			\$ cts.	\$ cts.			
Etablage		1er janv. '92	3 00	3 00	1er janv. ...	1er janv. '92	D'avance.
Hangar à bois		8 juin '91	412 33	412 33	8 jun. ...	8 juin '91 et sur livrais'n	do
do		do	169 12	169 12	do	do	do
do		1er mai '91	600 00	600 00	1er mai. ...	Sur livraison du bail.	do
Hangar à sel		1er déc. '91	10 00	10 00		do	do
Hang. à charbon		1er mai '92	169 12	169 12	1er mai. ...	do	do
Hangar à bois		1er janv. '91	380 92	380 92	1er janv. ...	1er janv. '91	do
Protection contre le feu.	Tuyau de 9".	1er juill. '92	10 00	10 00	1er juillet.	1er juill. '92	do
Magasin		21 nov. '87	25 00	25 00	21 nov. ...	Sur livraison du bail.	do
Maison du club et quai.		1er avril '91	50 00	50 00	1er avril. ...	do	do
Cour à bois et à charbon.		1er sept. '91	10 00	10 00	1er sept. ...	do	do
Moulin à farine.	Force de 40 vaux.	do	240 00	240 00	do	do	D'avance, aussi \$6 par f. de c. pour 20 f. de c. si requis.
Empil. de bois		1er juill. '88	50 00	50 00	1er juillet.	do	do
Quai, etc.		1er juill. '92	15 00	15 00	do	do	do
Vitrierie		1er août '92	50 00	50 00	1er août. ...	do	do
Abri à chaloupe et parc.		1er déc. '91	10 00	10 00	1er déc. ...	do	do
Moulin à farine.	Surplus d'eau	1er juill. '91	5 00	5 00	1er juillet.	do	do (Annule 7,816).
Télégraphe		1er janv. '92	2 00	1 00	1er janv. ...	do	do (Annule 9,919.)
		1er août '92	1 00	1 00	1er août. ...	1er août '92	
Quaiage		1er sept. '91	100 00	100 00	1er sept. ...	1er sept. '91	do
			Taux		Chaq. mois	do	
Ch. de f. Intercol.		1er mai '92	400 00	100 00	Août, nov. fév., mai.	1er août '92	
		1er août '92	2,500 00	208 34	Chaq. mois	do	do

2E. PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.			Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.	Comté.		
2 nov. 1891.	Geo. McLaughlin.		Chemin de fer d'Annapolis et Digby	Annapolis	\$ cts.	
2 do 1891.	Frdéicom, Egl. méthodiste	Rue George	Annapolis	do	557 20	
2 do 1891.	Rév. J. J. Ritchie.	do	do	do	933 33	
2 do 1891.	Annie R. McKay.	do	do	do	1,815 56	
2 do 1891.	Wm. Malcolm.	do	do	do	780 20	
15 avril 1892.	E. B. Gavazza, et al.	do	do	do	1,807 00	
15 do 1892.	J. R. Hunt.	22	do	Digby	732 09	
13 nov. 1889.	B. Taylor.	20	do	do	25 00	
14 juill. 1890.	F. J. Winchester (gardie)	25	do	do	400 00	
1er mai 1890.	W. F. Turnbull.	1.5 et 1. de grév.	Bloc S.	do	0 83	
19 déc. 1889.	G. Starbuck, et al.	8	do	do	0 39	
23 do 1889.	I. Woodman, et al.	12	do	do	0 31	
23 do 1889.	T. Woodman.	10	do	do	(0 72)	
25 nov. 1889.	A. F. Bandolph aux her- tiers Dennison.		do	do	1 84	
24 déc. 1889.	J. Raymond.	Pt lot	(Acquittement d'hypothèque).	do	1 41	
18 do 1889.	E. A. Dakin.	Pt. 4	Bloc T.	do	0 36	
23 do 1889.	E. G. Woodman.	Pt. 7	do	do	0 69	
24 do 1889.	J. F. Raymond.	Pt. 11 et 11	do	do	0 66	
23 do 1889.	Wm. Mumford.	Pt. 9	do	do	4 00	
9 do 1889.	C. Winchester.	Pt. 6	Terre S. E. du chemin de fer.	do	0 36	
		Pt. 24	Anse de Smith.	do	3 49	
			Canal Beautharnois.			
28 oct. 1891.	F. Poirier, fils	181	St-Timothée, pont.	do	200 00	
6 nov. 1891.	A. Mercier	20	do do défenses, fossés, dé- charges et pont.	do	773 75	
28 do 1891.	Jos. Auger	379	St-Clément, défenses et fossés.	do	6 69	

23 déc. 1891.	G. E. Robertson.	22	Ire con., tp. Cornwall.	Stormont.	2 87	287 00	Decharge pour dommag
8 mars 1892.	W. J. et H. Wood.	O. 1 13	do	do	1 32	590 53	Terrain.
8 do 1892.	W. J. Wood.	E. 1 13	do	do	0 58	259 47	
26 sept. 1892.	G. E. Robertson.	S. pt O. 1 16	do	do	2 41	241 00	Decharge.
1er oct. 1892.	W. W. Robertson.	E. 1 160.1 15	do	do	3 54	354 00	do
10 nov. 1891.	W. F. McCurdy et al.	164, 165, 168, 169	Chemin de fer du Cap-Breton.	Victoria.	4 00	1,279 50	Gypse.
10 août 1891.	H. N. Paint.	Quittance de	Jamesville et Grand Narrows		2 06	275 30	
6 do 1891.	do	A. F. G.	Jugement par Wm. Stairs pour \$1 de frais.		3 24	1,846 20	
		26, 27, 26, 5	do		3 15		
		4, 5	do		0 07		
		2c	Terre, ville, Guernsey, Pt. Tupper.	Richmond	0 28		
		3a, 4b	do	do	0 094		
		3	do	do	1 01		
			do	do	1 82		
			do	do	0 35		
			do	do	0 42		
			do	do	0 39		
			do	do	0 30		
			do	do	0 23		
			do	do	0 34		
			do	do	0 18		
			do	do	0 10		
			do	do	0 053		
			do	do	3 40		
			do	do	0 66		
			do	do	0 41		
			do	do	0 41		
			do	do	1 77		
			do (60 pieds de large)	do	0 03		
13 juil. 1890.	Julia McNeil et al.	108	Orangedale.	Inverness		20 30	Indemnité.
19 oct. 1891.	Geo. Goodwin.		Canaux de Carillon et Grenville.			34,871 64	Dommmages.
20 fév. 1891.	H. Hughes et al.	O 1 13	Intérêt sur montants accordés		0 50	15 00	
			Ire con. Hawkesbury-Est.				
6 oct. 1891.	New Glasgow Iron, Coal		Chemin de fer de l'Intercolonial.			26,000 00	Oblig. de G. Fraser et al.
25 jan. 1892.	J. Harris et Railway Co.		1,300 ton. rails vendues à la Comp			195,000 00	
21 mars 1892.	do do (limitée)		Terrain, etc., St-Jean, N.B.				
28 juin 1892.	Hon. P. Mitchell		do (action confirmatoire).			1,500 00	
1er août 1892.	(Gouv. à la cité de St-Jean)		Newcastle.	Miramichi.			
1er août 1892.	(Gouv. à la cité de St-Jean)		L'embranchement du c. de f. St-Jean.			40,000 00	

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.				Comté.
23 jan. 1892.	C. Carswell, adm' brice	8	Westmeath.....	Acres. 30 50	\$ 50 00	Décharge.
1er sept. 1891.	J. Berry	Ferme	Doherty Creek.....	Cumberland	103 00	
1er do 1891.	A. R. Dickey	do	do sur sa ferme, Creek Doherty.	do	40 00	
5 ^o 30 déc. 1891.	J. Williams	do	do do	Pictou	10 00	
11 do 1891.	D. Taitre	20	Rivière Jean.....	do	1 00	
30 do 1891.	R. J. Hayward	94	Chennin Duferin.....	do	17 48	
30 do 1891.	T. Dunn	132a	Scotch Hill.....	do	99 30	
30 do 1891.	H. D. Denson	119	Hardwood Hill.....	do	611 69	
20 oct. 1891.	H. McDonald	66	Rivière Jean.....	do	3 04	
31 déc. 1891.	C. W. Thompson et al.	9c & C		Cumberland	786 06	
7 jan. 1892.	Gay Thompson et al.	9c & E		do	475 74	
6 do 1892.	J. D. Henderson	69b	Wallace.....	do	26 25	
21 déc. 1891.	E. Thompson	A	Station Oxford.....	do	55 00	
16 jan. 1892.	R. Wood et al.	Fa	do do	do	54 00	
16 do 1892.	T. Wood et al.	Fd	do do	do	125 00	
16 do 1892.	T. King	Fc	do do	do	175 00	
18 do 1892.	Inglis Thompson	Fb	do do	do	183 00	
7 do 1892.	N. Thompson et al.	9d & D	do do	do	526 24	
16 déc. 1891.	J. Claxton et al.	40, 41	Canal Rideau.....	Frontenac	151 00	Décharge pour dommag.
19 jan. 1892.	M. J. Barnes	W 1/2 5	do do	do	40 00	do
18 avril 1892.	M. J. Oliver	3	Rue Harvey, Perth.....	Lanark	1,250 00	Dommag. au canal Tay.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.		Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, etc.				Comté.
13 oct. 1891.	Wm. Clarke	72	St-Paul, O. Q. M.....	Prolongem. nord.	10 00	Droit de passage réservé.
17 avril 1891.	F. B. Derossier	65	do do	do	71-92	
30 oct. 1891.	A. C. Garrick	1 NE 1	do do	Embr. de Pembina.	4-00	
5 sept. 1891.	ALLIANCE Trust Co. (Limited)	1 NE 16	St-Paul, O. Q. M.....	do	5-82	
25 janv. 1896.	J. Fulsher et J. H. Harper	66	do do	Prolongem. nord.	56-00	Droit de passage réservé.
28 mars 1892.	H. W. R. Smith	1 NE 12	do do	Embr. de Pembina.	4-00	
17 juin 1892.	Mary et M. Kelly	1 NE 13	do do	do	2-00	
Pas de date.	Aileens, Culver et Cie.	27	do do	do	13-35	Droit de passage réservé
24 oct. 1890.	Agnes Schultz	30	St-Jean.....	Est de Selkirk.....	90 00	dans la patente. do
15 mars 1891.	A. V. Andrews, adm' br	39	do do	do	24 00	
	H. G. Chubbuck		do do	do		
30 oct. 1891.	Exécuteurs de R. C. Smith.	171	Canal de la Vallée de la Trent.	Victoria	26,000 00	Décharge.
10 déc. 1891.	P. Duffy	15	Village des chutes à Témoulin.	Victoria	93 00	do
18 do 1891.	E. E. et W. R. McCracken	20, 31	do con. Emily	Peterborough	100 00	do
1er fév. 1892.	D. Morrissey	18	do con. Dunner	Victoria	120 00	do
22 do 1892.	P. O'Leary	16	10e con. Emily	Victoria	70 00	Dommagés.
18, 19 do 1892.	R. Weir	18, 19	8e et 9e con. Emily	do	80 00	do
1892.	M. Lowes	17	Se con. Emily	do	80 00	do
19 do 1892.	R. Pexide	20	12e con. Emily	do	20 00	do
19 do 1892.	J. T. Flaherty	22	10e con. do	do	40 00	do
16 do 1892.	N. Nichols	2	10e con. Verulain	do	20 00	do
21 do 1892.	C. Armstrong	9	8e con. Sidney	Hasting	1,000 00	Dommagés.
19 do 1892.	H. Fitzgerald	20	11e con. Emily	Victoria	60 00	do
12 do 1892.	D. Travis	23	10e con. do	do	40 00	do
24 do 1892.	M. et M. Gannon	7, 8	10e con. do	Peterboro'	30 00	do
3 avril 1892.	M. P. Cadigan	5 et 4	10e con. do	Victoria	40 00	do
20 do 1892.	W. Hennessy	19	11e con. Emily	do	150 00	do
8 juin 1892.	W. Franks	22	10e et 11e con. Emily	do	100 00	do
1892.	J. T. Flaherty	22	do do	do		
			Canal Welland.			
31 oct. 1891.	P. Caffrey et al.	13, 14	7e con. Grantham.	Lincoln.	310 00	Dommage par c. hydraul.
2 déc. 1891.	J. Gilleland	15	Se con. do	Sts. Catherine	1,100 00	Pont.
18 do 1891.	B. Flynn	26	Crowland.....	Cours de Welland.	30 00	Action.
31 do 1891.	Corporation de Dunnville.		Dunnville.....	Haldimand	2,457 00	Décharge pour dommag.
21 do 1891.	W. Hutchison		do do	do	200 00	do
25 janv. 1892.	L. B. Ford et al.	6	N. du canal St-E., Dunnville.	do	275 00	do
19 do 1892.	Port Robinson b. de radoub.		Tionold, Port-Robinson.....	Welland	225 00	Décharge pour dommag.
30 do 1892.	W. Walther		Byng, tp. Dunn.	Haldimand	84 00	do
2 fév. 1892.	M. A. Smith		Bois de construction.	do		
	Jas. Ferguson					

2° PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.			Montant payé.	Observations.
		Lot.	District, paroisse ou township.	Comité.		
3 fév. 1892	J. Norris.	9, 10, 21	Canal Welland— <i>Suite.</i>	Haldimand.	\$ 70 00	Décharge pour dommag.
14 mars 1892	J. Hewitt.	37	Rue du Canal E., Dunnville.	do	75 00	do
19 fév. 1892	J. T. Johnson.	Bois de corde.	N. de la rue du Canal E. do	do	100 00	do
8 avril 1892	Exécuteur Wm. Holmes.	16	Dunnville.	do	156 00	do
18 do 1892	J. Wade <i>et al.</i>	27, 28	Rue du Canal E., Dunnville.	do	200 00	Donnage par c. hydraul.
5 mars 1892	Hon. L. McCallum <i>et al.</i>	7, 8	Se et 6e con., Growland.	do	50 00	do
2 avril 1892	Exécuteur A. McIndoe <i>et al.</i>	8	O. de rue Ouse, Cayuga.	do	80 00	Décharge pour dommag.
26 do 1892	J. C. Winslow.	20	Rue Lock, Dunnville.	do	100 00	do
28 do 1892	R. May.	4	Rue Broad, Dunnville.	do	40 00	do
27 do 1892	W. B. Johnson.	5	Dunnville.	do	105 00	do
11 mai 1892	J. C. Harris <i>et al.</i>	Épaves, etc.	Rue Lock, Dunnville.	do	60 00	do
11 do 1892	C. Leaney.	Foin.	do	do	215 00	do
6 do 1892	Emma Darling.	36	do	do	135 00	do
14 do 1892	R. Morrison.	6, 7	Rue Lock, Dunnville.	do	95 00	do
15 juin 1892	Exécuteur J. Aikens.	7	do	do	255 00	do
15 do 1892	R. Penny.	9, 10	do	do	110 00	do
23 do 1892	Exécuteur W. J. Aikens.	5, 7, 8	do	do	40 00	do
30 do 1892	H. Penny.	40	Rue Broad E., do	do	40 00	do
27 do 1892	J. R. Brown.	14	Rue Canal E., do	do	200 00	do
16 do 1892	Adm. H. T. Johnson.	8	Rue Broad do	do	112 00	do
28 do 1892	M. L. Johnson.	24, 25, 26	Rue Front do	do	500 00	do
8 juill. 1892	Adm. W. Ward <i>et al.</i>	A lot	Rue Canal E. do	do	50 00	do
5 do 1892	Administrateur Geo. Sime.	9, 10	do	do	400 00	do
8 do 1892	Adm. R. Chambers.	11	Rue Canal et Bridge, Dunnville.	do	40 00	do
8 do 1892	S. Chambers.	11	Rue Canal E., Dunnville.	do	130 00	do
21 do 1892	W. W. Montague.	117, 18 du conv.	Rue Canal et Maple, Dunnville.	do	160 00	do
19 août 1892	Adm. Jabez Arnsden.	A, sous-lot 4	Rue Canal W., Dunnville.	do	300 00	do
29 juill. 1892	Exécuteur J. Stewart.	14	Rue Lock do	do	212 00	do
27 août 1892	G. A. S. Wallace <i>et al.</i>	20, 19	Rue Canal do	do		
3 sept. 1892	Exéc. test. E. McNeal.	5	Rue du Canal O., Dunnville.	Haldimand.	200 00	Décharge pour dommag.
29 août 1892	Administratrice W. White	19	do	do	225 00	do
12 sept. 1892	H. Arnsden <i>et al.</i>	21, 22, 23	Rue Broad E., do	do	1,200 00	do
2 juill. 1892	Administrat' D. Jewhurst	Beta, sous lot 4	Rue Main do	do	70 00	do
21 sept. 1892	Administrat' A. McDonald.	30	Rue du Canal E. do	do	100 00	do
21 sept. 1892	Administrat' A. McDonald.	19, 20, 21	Rue Main do	do		

200 00	Décharge pour dommag.
225 00	do
1,200 00	do
70 00	do
100 00	do

3° CONTRATS au sujet de subventions en aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas ples de
1891.				\$	\$
Non signé.	St-Stephen et Milltown.	De St-Stephen à Milltown.	53 V. c. 2	3,200	11,200
18 sept. ...	Winnipeg et Baie d'Hudson.	Du ch. de f. C. P. à la Baie d'Hudson.	47 V. c. 25 & 70	{ ac. 6,400 " 12,800	Manitoba. T. N.-O.
Non signé.	Montréal et Ottawa.	{ De l'extrémité des 30 milles de 50- 51 V., c. 24, vers Ottawa. }	53 V. c. 2	3,200	96,000
20 oct. ...	C. c. de f. Témiscouata	Du garage de Clair à la station de Connor, embranchement de St-François	53 V. c. 2	3,200	51,200
16 déc. ...	Montagne d'Orford.	De Eastman à Kingsbury, P.Q.	53 V. c. 2	3,200	99,200
1892.					
10 sept. ...	do do	De Lawrenceville à do	53 V. c. 2	3,200	99,200
17 oct. ...	Québec et Lac Saint-Jean.	{ Du 30e au 50e mille, embr. de Chi- coutimi, les 30 1ers milles com- plétés, et 4 vers Roberval. }	52 V. c. 3 55-56 V. c. 5	3,200	{ 64,000 12,800 }
27 sept. ...	Vallée de la Tobique.	{ Du ruisseau à la Truite 11 milles, de là 3 milles, jusqu'à l'île de Plaister Rock. }	53 V. c. 2 55-56 V. c. 5	3,200	{ 35,200 9,600 }
16 do	Woodstock et Centre-ville.	{ De Woodstock à Centreville, de là jusqu'à la frontière des E.-E. }	55-56 V. c. 5	3,200	{ 64,000 19,200 }
30 nov. ...	Mille-Îles	De la jonction de Gananoque à un point jusq. Brockville, Westport et St. Marie, le Kingston, Napanee et O., le Kingston, Smith's Falls et O., sur les eaux du canal Rideau; aussi prolongem. pour traverser l'embouchure de la rivière Gananoque.	55-56 V. c. 5	in all	44,000
Non signé.	Ontario, Belmont et Nord.	Des mines de fer de Belmont à la jonction de l'Ontario Central et du ch. de fer Canadien du Pacifique.	55-56 V. c. 5	3,200	32,000
29 sept. ...	{ Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	{ De Renfrew, sur le C. C. P., à Egan- ville, d'Eganville à la Baie Barry }	55-56 V. c. 5	3,200	{ 70,400 96,000 }
8 nov. ...	do do	{ De la Baie Barry vers la jonction du Pacifique-Nord. }	55-56 V. c. 5	{ 6,400 3,200	{ 176,000 88,000 }

OTTAWA, 2 décembre 1892.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
3½	80	{ 955 ¹ 716 ¹ }	15	20	15	56	1er juil. 1893..	
{ 250	65	955	{ 50 100 de chaque côté }	20	14	56	1er juin 1894..	Subvention en terres.
30	53	1,910	50	20	15	56	31 déc. 1892..	
12	70	818	50	20	15	56	1er août 1892..	
31	69	882	33	20	15	56	1er déc. 1893..	Chemin de colonisation.
16½	74	818	33	20	14	56	1er août 1893..	do do
20	80	{ 955 818 1,146 }	50	20	15	56	1er août 1893..	
11 } 3 }	80	819	50	20	15	56	1er déc. 1893..	
20 } 6 }	80	955	50	20	15	56	1er jan. 1894..	
.....	53	955	50	20	15	56	1er août 1896..	{ 1re part. \$30,000 2e do 14,000 }
10	130	716	33	16	14	56	31 oct. 1893..	
22 } 30 } 27½ }	40 80 60	{ 2,865 1,433 }	50	20	15	56	1er août 1896..	
27½ }	60	1,433	50	20	15	56	1er nov. 1894..	

H. A. FISSIAULT.

N° 1—LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

En vertu de quelle autorité.	Désignation de l'acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.		Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.
		Subvention par mille.	Estimation du nombre de milles.	N'excédant pas —	Nombre de milles subventionnés.	Argent.	
A. D.		\$		\$	cts.	\$	cts.
1884 47 Vic, c. 8.							
1889 52 Vic, c. 3.							
1884 47 Vic, c. 8.	Cie de chemin de fer Albert, de Hopewell à Alma.	3,200	16	51,200 00	16	51,200 00	
1889 52 Vic, c. 3.	(Métaspétiac vers Paspébiac. De l'extrémité de 20 milles à Paspébiac. Actes de modifict.		70	300,000 00 320,000 00	70	620,000 00	
1884 47 Vic, c. 8.	Cie de ch. de fer de la Baie-des-Chaleurs.						
1889 52 Vic, c. 3.							
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de chemin de fer de jonct. de Beauharnois, Saint-Martin vers Anciet.	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00	
1885 48-49 Vic, c. 59.	Cie de ch. de fer de Belleville et Hastings-N., Madoc à Eldorado.	1,500	7	10,500 00	7	22,400 00	
1886 49 Vic, c. 10.		1,700		11,900 00			
1889 53 Vic, c. 2.	Belleville et Lac Nipissingue. (Belleville à Tweed et Bridgewater. Nouveau vote de la balance non dépensée.	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00	
1882 55-56 Vic, c. 5.	Cie de ch. de fer de Brantford et Waterloo, de Brantford à Baysville.	3,200	15	48,000 00	15	48,000 00	
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et Lac Érié, de Brantford à Hagersville ou quelque p. intém., sur le ch. de f. du Sud du Canada.	3,200	18	57,600 00	18	57,600 00	
1885 48-49 Vic, c. 59.	Cie de ch. de fer de Brock.	3,200	40	128,000 00	40	192,000 00	
1891 54-55 Vic, c. 8.	ville, Westport et Sault-Ste-Marie. (A un pt près de Newboro', vers les rap. Palmer. Nouveau vote de la balance non dépensée.		60	64,000 00	60	192,000 00	
1889 53 Vic, c. 2.		3,200	20	64,000 00	20		
1886 49 Vic, c. 10.	Cie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton. (De l'extrém. ouest de la sect. subv. à Moncton. Nouveau vote de la balance non dépensée.		32	96,000 00 6,400 00	32	102,400 00	
1887 50 51 Vic, c. 24.		3,200	30	96,000 00	30		
1892 56-56 Vic, c. 5.		3,200	2	6,400 00	2		

1885 48-49 Vic, c. 59.	Valleyfield à l'ouest de Johnson et Johnson à Lacolle.	1,600	53	95,000 00	53	314,400 00
1886 49 Vic, c. 10.	Terminus, Ottawa, aux Chutes de la Chaudière. Le Claret à Valleyfield.	3,200		38,400 00		
1887 50-51 Vic, c. 24.	Lacolle à la frontière internationale. Pour un pont sur le Saint-Laurent à Coteau Landing, sur le chemin de fer Canada-Alantique.	12,000	120	180,000 00 1,440,000 00	120	1,625,250 00
1884 47 Vic, c. 8.	Chemin de fer Canada-Central, Pembroke à Callander.			85,250 00		
1889 52 Vic, c. 3.	do			25,000,000 00		25,000,000 00
1884 47 Vic, c. 8.	Cie de ch. de fer du P. C., de Callander à Port-Arthur, et Saultik à Kamloops (supplém.)	6,000	160	960,000 00 340,000 00	160	1,500,000 00
1887 50-51 Vic, c. 24.	do			200,000 00		
1889 52 Vic, c. 3.	do			128,000 00		
1889 52 Vic, c. 3.	Reliant la Jonction Union Jacques-Cartier à la Rivé-Nord.	3,200	44	14,400 00	44	142,400 00
1885 48-49 Vic, c. 59.	Cie de chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec.	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00
1884 47 Vic, c. 8.	Pour une ligne du Cap Tourmente à la Malbaie.	3,200	20	64,000 00	20	64,000 00
1889 52 Vic, c. 3.	Bathurst à Caraquet.	3,200	36	115,200 00	36	224,000 00
1882 55-56 Vic, c. 5.	Cie de chemin de fer Caraquet au port de Shippegan.	3,200	24	76,800 00	24	
1884 47 Vic, c. 8.	do		67	32,000 00	67	
1887 50-51 Vic, c. 24.	(Bas de Caraquet à Shippegan. Tête du Grand Lac au chemin de fer Intercolonial, Sussex, N.-B.)	3,200	40	128,000 00	40	142,400 00
1889 52 Vic, c. 3.	do		43	14,400 00	43	
1889 53 Vic, c. 2.	Prolongement.	3,200	30	96,000 00	30	156,800 00
1880 53 Vic, c. 2.	Cie de ch. de fer Cobourg, (De Cobourg au ch. de fer Ontario et Québec. Northumberland et Pacif. Supplémentaire pour 19 milles.	3,200	19	60,800 00	19	
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de chemin de fer de la Kentville à Kingsport.	3,200	13	41,600 00	13	44,800 00
1889 52 Vic, c. 3.	do		1	3,200 00	1	
1880 53 Vic, c. 2.	Vallee Cornwallis. (De l'extrémité de la ligne subvent. à Kingsport. jonction des rivières Kootenay et Columbia à l'ouest de la jonction des rivières Kootenay et Columbia.)	3,200	35	112,000 00	35	112,000 00
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de ch. def. et houill. Cumberland, près de Spring-Hill, au près vill. Oxford.	3,200	14	44,800 00	14	44,800 00
1885 48-49 Vic, c. 59.	Cie de canaux du Canada, d'un point sur le ch. def. Québec-Central au carr. de la	3,200	7	22,400 00	7	22,400 00
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de chaux de Dufresnel. (D'Ammonville vers Nicolet. De l'extrémité de la ligne au débarcadere de Ball, fleuve Saint-Laurent.	3,200	43	14,400 00	43	201,920 00
1889 52 Vic, c. 3.	comté de Drummond.		63	76,800 00	63	
1882 55-56 Vic, c. 5.	(Drummondville à Sainte-Rosalie. Prolongement à la jonction de Sainte-Rosalie...)		24	14,720 00	24	
1883 46 Vic, c. 25.	Cie de ch. de f. Elgin, Petitcodiac et Havelock, Petitcodiac à Havelock-Corner.	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00
1884 47 Vic, c. 8.	Cie de chemin fer Érie et Wallaceburg à Sarnia.	3,200	30	96,000 00	30	106,400 00
1889 53 Vic, c. 2.	Huron. (Petrolia via Oil Springs à Dresden.)	3,200	62	70,400 00	62	
1884 47 Vic, c. 8.	Cie de ch. def. d'Esquimalt et Nanaimo, d'Esquimalt à Nanaimo, le Vancouver.	3,200	71	750,000 00	71	750,000 00
1889 53 Vic, c. 2.	Pour une ligne de Frédéricton via Oromocto et Gagetown au ch. de fer du N.-B. Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton, pour un pont sur la rivière Saint-Jean, à Frédéricton.	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00
1889 52 Vic, c. 3.	do			30,000 00		
1882 55-56 Vic, c. 5.	Cie de ch. def. Goderich et Wingham, de Goderich à Wingham via Port-Albert.	3,200	31	98,200 00	31	99,200 00
1889 52 Vic, c. 3.	Cie de ch. de fer Grand-Tronc, Baie Georgienne et lac Érié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth à la ville d'Owen-Sound	3,200	15	48,000 00	15	48,000 00
1886 49 Vic, c. 10.	(Yamaska à la rivière Saint-François.)	3,200	10	32,000 00	10	
1887 50-51 Vic, c. 24.	Cie de chemin de fer Grand-Orléans, de Goderich à Wingham via Port-Albert.	3,200	60	96,000 00	60	229,500 00
1891 54-55 Vic, c. 8.	do		30	64,000 00	30	
1889 52 Vic, c. 3.	(St-Grégoire vers la jonc. de la Chaudière, C.F.I. Oront.	3,200	20	64,000 00	20	
1880 53 Vic, c. 2.	(Au pont Nicolet et la rivière Saint-François.)			37,500 00		

N^o 1—Liste des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

En vertu de quelle autorité.	Designation de l'acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.	Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.
			Subvention par mille.	Estimation du nombre de milles.	Subvention totale excédant pas—	
A. D.			\$		\$	cts.
1884 47 Vic, c. 8.		(Saint-Jérôme à New-Glasgow	3,200	10	32,000 00	
1886 49 Vic, c. 10.		New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm.	3,200	18	57,600 00	160,000 00
1891 54 Vic, c. 8.		Saint-André à Laclède.	3,200	7	22,400 00	
1886 49 Vic, c. 10.		A ou près de Montcalm jusqu'au C. C. P., entre Joliette et Saint-Félix de Valois	3,200	15	48,000 00	51,200 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de chemin de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.	3,200	3	9,600 00	9,600 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		Cie de ch. de fer d'Herford au chemin de fer International.	3,200	34	108,800 00	156,800 00
1886 49 Vic, c. 10.		(Cookshire au ch. de f. Québec-Central à Dudswell.	3,200	15	48,000 00	
1889 52 Vic, c. 25.		Cie de chemin de fer International, de Sherbrooke à la limite internationale.	3,200	49	156,800 00	156,800 00
1889 53 Vic, c. 5.		Cie de ch. de fer Inverness et Richmond, à ou près d'Orangedale à la Gr.-Anse	3,200	25	80,000 00	80,000 00
1884 47 Vic, c. 8.		Cie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, embranchement Victoria	3,200	50	160,000 00	160,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		du chemin de fer Midland à Bancroft.	3,200	8	25,600 00	25,600 00
1889 52 Vic, c. 5.		Cie de ch. de fer de Joliette à St-Jean de Matha, de St-Félix de Valois à St-Jean	3,200	12	38,400 00	38,400 00
1889 52 Vic, c. 10.		(De la station McCann à Jogjngns.	3,200	14	40,800 00	40,800 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		De l'extrémité sud jusqu'aux quais.	3,200	18-25	4,000 00	58,400 00
1889 52 Vic, c. 3.		D'un point sur le chemin de fer Jogjngns à Young's Mill.	3,200	5	16,000 00	
1884 47 Vic, c. 8.		Cie de chemin de fer Kingston et Pembroke, de Mississippi à Renfrew.	3,200	15	48,000 00	48,000 00
1889 52 Vic, c. 25.		(Napanea à Tamworth	3,200	28	89,600 00	
1886 49 Vic, c. 10.		Tamworth à Tweed.	3,200	18	70,000 00	268,400 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		De l'extr. nord de la section subventionnée à Tweed	3,200	7	9,600 00	
1889 52 Vic, c. 3.		A ou près Harrowsmith à Sydenham.	3,200	7	22,400 00	
1889 52 Vic, c. 5.		Yarber à Harrowsmith.	3,200	20	64,000 00	
1889 52 Vic, c. 5.		Prolong. jusqu'au comté d'Halstings et aux dépôts de fer	3,200	3	9,600 00	
1886 49 Vic, c. 10.		Cie de chemin de fer de L'Assomption, de L'Assomption à L'Épiphanie.	3,200	3	9,600 00	11,200 00

1890 53 Vic, c. 2.		Pour une ligne, de la grève de Laclède sur le C. G. T., à Riv.-des-Prairies.	3,200	15	48,000 00	48,000 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		Cie de ch. de fer du lac (De Walkerville au Creek des Cèdres.	3,200	85	160,000 00	342,400 00
1890 53 Vic, c. 2.		Érié et la Riv. Détroit. (Du Creek des Cèdres à Ridgetown	3,200	20	64,000 00	
1892 55-56 Vic, c. 5.		Pour éviter les rapides de la rivière Ottawa, La Mi-charge, La Cave, Les Érables et La Montagne, et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides.	3,200	6	19,200 00	
1887 50-51 Vic, c. 24.		Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Temiscaamingue.	3,200	2	12,400 00	240,200 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		(Du Long-Sault au lac Kippewa.	3,200	10 1/2	38,800 00	
1887 50-51 Vic, c. 24.		De Mattawa au Long-Sault.	3,200	15	51,200 00	
1889 52 Vic, c. 5.		(100 sur la valeur du bois de cons. du pont.	3,200	85	112,000 00	
1885 48-49 Vic, c. 59.		Cie de C. F. Leamington (De Comber au lac Erie.	3,200	14	44,800 00	51,200 00
1887 50-51 Vic, c. 24.		et St-Clair. (De l'extrémité nord de la sec. subv. à Comber.	3,200	2	6,400 00	
1890 53 Vic, c. 2.		Bobbyay et Pontypool. (Prolongement.	3,200	16	51,200 00	102,400 00
1892 55-56 Vic, c. 5.		Cie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic, de St-Jean Deschailions vers Glen Lloyd.	3,200	16	51,200 00	
1892 55-56 Vic, c. 5.		Cie de ch. de fer Manicouline et Riv. Nord, de Little Current à l'embranchement d'Algonquin, C. C. P.	3,200	15	48,000 00	48,000 00
1888 51 Vic, c. 3.		(D'un point du ch. de fer Atlantique et Nord-Ouest, le ch. de fer Massawippi.	3,200	30	96,000 00	96,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		(Ayer's Flat à Coaticook.	3,200	25	80,000 00	80,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		De près Maskinonge au Louisaville vers la paroisse de St-Michel des Sables, P. Q.	3,200	15	48,000 00	96,000 00
1890 53 Vic, c. 2.		Cie de ch. de fer de Mont-Prélongement.	3,200	15	48,000 00	112,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de ch. de fer de Mont-Prélongement.	1,000	45	45,000 00	
1889 52 Vic, c. 3.		(Pour achever la ligne.	500	60	30,000 00	103,600 00
1885 48-49 Vic, c. 59.		(Brousseau à Dundee.	3,200	3	9,600 00	
1889 52 Vic, c. 3.		Rivière au Saumon, de Fort-Covington à Massena Springs.	3,200	63	102,240 00	
1889 52 Vic, c. 3.		(De l'extr. de la ligne subventionnée	5,161	70	361,270 00	361,270 00
1889 52 Vic, c. 3.		De l'extr. de l'Ouest de Saint-Jérôme vers Le Désert.	3,200	13-50	32,000 00	42,200 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de ch. de fer de Mont-Saint-Félix au lac Maskinonge.	3,200	31	102,000 00	
1889 52 Vic, c. 3.		(Prolongement.	3,200	30	96,000 00	102,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		(De l'extr. subvent. vers Ottawa.	3,200	30	96,000 00	102,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de Colonisation et de ch. de fer de Montfort vers l'ouest de Saint-Jérôme.	3,200	21	67,200 00	67,200 00
1885 48-49 Vic, c. 59.		Cie de C. F. du N.-Brunswick et P.-Edouard, de Sackville au Cap Uroutine.	3,200	37	118,400 00	118,400 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de ch. de fer de la Vallée Nicola, près Spence's Bridge au lac Nicola.	3,200	25	80,000 00	80,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		Cie de fer et de houille de New-Glasgow.	3,200	12-50	40,000 00	40,000 00
1889 52 Vic, c. 3.		(Prélongement.	3,200	40	128,000 00	
1889 52 Vic, c. 3.		(Prélongement à la riv. Miramichi.	3,200	6	19,200 00	
1885 48-49 Vic, c. 59.		Extr. de la lig. ant. subvent. jusqu'à Boiestown.	3,200	100	320,000 00	320,000 00
1886 49 Vic, c. 10.		(Prélongement en eau profonde à Chatham.	3,200	10	32,000 00	
1886 49 Vic, c. 10.		(D'Indiantown à la jonction du ch. de fer Nord et Ouest.	3,200	44	140,800 00	
1886 49 Vic, c. 10.		(Prélongement à ou près Boiestown.	3,200	44	140,800 00	

No 1—Listre des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—Suite.

A. D.	En vertu de quelle autorité.	Désignation de l'acte.	Compagnie ou travaux subventionnés.			Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.	
			Subvention par mille.	Estimation du nombre de milles.	N'excédant pas—	Nombre de milles subventionnés.	Montant.	Subvention totale à chaque compagnie.		
1882-45 Vic., c. 14.		Cie du ch. de fer du Nord et jonction du ch. de fer du Pacifique.	6,000	110	660,000 00	110	1,320,000 00			
1883-46 Vic., c. 25.			6,000		660,000 00					
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	3,200	34	108,800 00	80	256,000 00			
1887-50-51 Vic., c. 24.			3,200	46	147,200 00					
1888-51 Vic., c. 3.		Cie du ch. de fer de la Baie James, de ou près de North-Bay, C.C.P., vers la baie James.	3,200	25	80,000 00					
1889-52 Vic., c. 3.		Cie du ch. de fer Ontario et Pacifique de Cornwall à Ottawa.	3,200	53-87	172,400 00	53-87	172,400 00			
1892-55-56 Vic., c. 5.		Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord, des mines de houille Belmont au C.C.P. et ch. de fer Ontario-Central.	3,200	10	32,000 00	10	32,000 00			
1890-53 Vic., c. 2.		Cie du ch. de fer Orford-Mountain, Eastman et Kingsbury.	3,200	31	99,200 00	31	99,200 00			
1891-54-55 Vic., c. 8.		Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Port-Oshawa vers Raglan.	3,200	7	22,400 00	7	22,400 00			
1886-48 Vic., c. 59.			3,200							
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, stat. de Hull vers Le Désert.	3,200	62	320,000 00	62	320,000 00			
1892-55-56 Vic., c. 5.			3,200	22	70,400 00					
1890-53 Vic., c. 2.		Cie de ch. de fer Ottawa, Eganville à la Baie Barry.	6,400	27½	264,000 00	107	430,400 00			
1889-52 Vic., c. 3.		Armprioret-Parry-Sound	3,200	27½	104,000 00					
1890-53 Vic., c. 2.		Pour une ligne d'Ottawa à Morrisburg.	3,200	52	166,400 00	52	166,400 00			
1884-47 Vic., c. 8.		Hull à Pembroke.	3,200	40	128,000 00	40	128,000 00			
1890-53 Vic., c. 3.		De 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke.	3,200	82	272,000 00					
1890-53 Vic., c. 3.		Hull à Avignon.	3,200	7½	9,600 00	92-50	387,100 00			
1892-55-56 Vic., c. 5.		Point sur la rivière Ottawa à Coulbute, etc.	3,200		31,500 00					
1892-55-56 Vic., c. 5.		Voies de nouv., la bal. non dép. en ver. 47 Vic., c. 8								
1892-55-56 Vic., c. 5.		Cie de ch. de f. de Jonet. de Phillipsburg et Carrière, Stanbridge à Phillipsburg.	3,200	6-75	21,600 00	6-75	21,600 00			

1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer de Pontiac et Renfrew, vis-à-vis Braeside ou Bristol, au ch. de fer de Pontiac et Jonction du Pacifique, près de la rivière Quion.	3,200	6	19,200 00	6	19,200 00		
1888-51 Vic., c. 3.		Cie de ch. de f. de Pr-Arthur, Port-Arthur au lac de la Pierre-à-Fusil.	3,200	84½	271,200 00	89-75	287,200 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Duluth et Ouest.	3,200	89½	16,000 00				
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer Québec-Central, Beauce à l'International (amendé). Voir versements annuels.	3,200	15	60,342 00	15	60,342 00		
1887-50-51 Vic., c. 25.		Saint-Raymond au Lac Saint-Jean.	3,200	120	384,000 00				
1888-51 Vic., c. 3.		(supplémentaire).	3,200	25	80,000 00				
1889-52 Vic., c. 3.		onc. du ch. de fer de la Riv.-Nord à St-Raymond.	3,200	39	96,000 00				
1890-53 Vic., c. 2.		50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (supplémentaire).	3,200	95	186,295 00				
1889-52 Vic., c. 3.		Quebec au Lac Saint-Jean—étant la partie non affectée par subventions antérieures (supplément).	3,200	9	28,800 00	248	1,063,495 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Saint-Jean vers Chicoutimi.	3,200	30	96,000 00				
1889-52 Vic., c. 3.		de l'extrémité de la section subventionnée depuis Saint-Jean vers Chicoutimi.	3,200	20	64,000 00				
1889-52 Vic., c. 3.		Pour le pont Saint-Charles et de Loreite à Charlesbourg.	3,200	12	30,000 00				
1892-55-56 Vic., c. 5.		Nouveau vote de la balance en mains en vertu de 52 Vic., c. 3 et 50-51 Vic., c. 24.			38,400 00				
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, rive est de la rivière Saint-Charles à ou près le Cap Tourmente.	3,200	30	96,000 00	30	96,000 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Cie de ch. de f. de Rivestoches et Victoria, de Campbelltown vers le Grand-Lac.	3,200	15	48,000 00	15	48,000 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Pour une ligne, de Stanpoint, hays de Shelborne à Annapolis-Royal, et à une jonction à ou près New-Germany à Liverpool (vote de nouveau).	3,200	25	80,000 00	25	80,000 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer de St-Charles et de Saguenay, de Saguenay à pt sur le Lac Okanagan.	3,200	75	240,000 00	75	240,000 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer de Norfolk-Sud, Port-Rouan à Simone.	3,200	51	163,200 00	51	163,200 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, de Woodstock à Hamilton.	3,200	17	54,400 00	17	54,400 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer de Ste-Catherine et Niagara-Central. Voir versements annuels.	3,200	49	158,400 00	49	158,400 00		
1891-54-55 Vic., c. 8.		Cie de ch. de fer de St-Eustache à un point sur le ch. de fer Canadien du Pacifique, Ile à Jésus.	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Saint-Eustache et Saint-Placide.	3,200	12	38,400 00	12	38,400 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Saint-Flavie et Petit-Ménil à Matane.	3,200	18	57,600 00	18	57,600 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Pour une ligne de front. St-Clair, p. un tun. sous la riv. St-Clair au pres Sarnia.	3,200	50	160,000 00	50	160,000 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de Tunnel de la front. St-Clair, p. un tun. sous la riv. St-Clair au pres Sarnia.	3,200	5	16,000 00	5	16,000 00		
1889-52 Vic., c. 3.		Cie de ch. de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac Saint-Jean.	3,200	2-50	375,000 00	2-50	375,000 00		
1891-54-55 Vic., c. 8.		Cie de ch. de fer du St-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac Saint-Jean.	3,200	18	217,600 00	38-85	217,600 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.		Partie du chemin à Huntingdon et se termine vers rent et Adirontack.			57,600 00				
1892-55-56 Vic., c. 5.		la frontière internationale.							
1892-55-56 Vic., c. 5.		Saint-Jean à Sainte-Rosalie.			25,024 00				
1884-47 Vic., c. 8.		Saint-Louis et Richmond.			2-40				
1890-53 Vic., c. 2.		Vallée de Saint-Jean, Frédéric au village de Prince-William.			32				
1890-53 Vic., c. 2.		Cie du chemin de fer de Woodstock.			7				
1892-55-56 Vic., c. 5.		Prolongem. de l'extrémité nord de la ligne subventionnée vers la ville de Woodstock.			22				
1892-55-56 Vic., c. 5.		Rivière-du-Loup.			22				
1892-55-56 Vic., c. 5.		Saint-Placide à Saint-Andrews.			70,400 00	59	188,800 00		
1892-55-56 Vic., c. 5.					48,000 00				
1892-55-56 Vic., c. 5.					25,600 00	8	25,600 00		

No. 1—LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada—*Fin.*

A.D.	En vertu de quelle autorité.	Compagnie ou travaux subventionnés.	Détails de la subvention.			Subvention totale à chaque compagnie.		
			Subvention par mille.	Estim. du nombre de milles.	Subvention totale n'excédant pas—	Nombre de milles subventionnés.	Montant.	
			\$		\$	cts.	\$	cts.
1892	55-56 Vic, c. 5.	Saint-Rémi à Saint-Cyprien.		12	38,400 00		12	38,400 00
1890	53 Vic, c. 2.	Saint-Stephen et Milltown		34	11,200 00		3 50	11,200 00
1892	55-56 Vic, c. 5.	Cie de chemin de fer de (D'un pont sur l'Inferno) par la vallée de Stewiacke.		25	80,000 00		74	236,800 00
1892	53 Vic, c. 2.	Stewiacke et Lansdowne (De Truro à Newport.)		49	156,800 00		3	9,600 00
1890	55-56 Vic, c. 5.	Pour une ligne de Summerside à la baie de Richmond, I.P.-E.		3	9,600 00		28	81,600 00
		Sydney à Louisbourg		28	89,600 00			
					240,000 00			
					258,000 00		119	670,800 00
1882	45 Vic, c. 14.	Rivière-du-Loup à Edmundston.	\$2,800 pour 75 ms.	83	100,000 00			
1885	48-49 Vic, c. 58.	Embranch. d'Edmundston à la riv. Saint-François.	\$6,000 pour 8 ms.	20	51,000 00			
1880	51 Vic, c. 3.	Tamisouata.	3,200	16	21,600 00			
1892	55-56 Vic, c. 5.	(En sus de la subvention accordée par 53 Vic, c. 2. (Ganaoque à la jonction Ganaoque, C. G.-Tronc.)						
1889	52 Vic, c. 3.	Cie de chemin de fer des Mille-Iles. (Jonc. de Ganaoque, ch. de fer G.-T., pour raccor. ch. def. Brockville, Westport, et Sault Ste-Marie. Balance en mains votée de nouveau.)	3,200	18	54,400 00		18	54,400 00
1890	55-56 Vic, c. 5.	Cie de ch. de fer de Tilsonburg, Lac Érié et Pacifique, Fort-Burwell à Tilsonb.		16	51,200 00		16	51,200 00
1890	53 Vic, c. 2.	Cie de chemin de fer de la Perth-Centre vers Plaster-Rock.		14	80,600 00			
1891	54-55 Vic, c. 8.	Vallée de Tobique. (En sus des 14 milles. do dernier. subvention.)		11	35,200 00		28	134,400 00
1892	55-56 Vic, c. 5.	Cie de ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, Glenannan à Wingham.	3,200	5	16,000 00		5	16,000 00
1890	53 Vic, c. 2.	Chemin de fer de jonction de Waterloo, Waterloo à Elmira.	3,200	11	35,200 00		11	35,200 00
1889	50-51 Vic, c. 25.	Chemin de fer des comtés de l'Ouest, Digby à Annapolis.		20	500,000 00		20	500,000 00
1890	53 Vic, c. 2.	Pour une ligne de Woodstock <i>viâ</i> London à Chatham, Ont. (Voir ch. de fer Ontario et Pacifique et Ontario-Ouest et Pacifique.)	3,200	80	256,000 00		80	256,000 00
1892	55-56 Vic, c. 5.	Cie de ch. de fer Woodstock et Centreville. (A la frontière internationale.)	3,200	20	64,000 00		25	83,200 00
			3,200	6	19,200 00			

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N^o 2.—TABLEAU indiquant les chemins de fer recevant des subventions en argent (non compris dans le tableau n^o 1), les montants fixés, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixées, ou l'intérêt jusqu'à ce que le capital accordé soit payé.

Année.	Désignation de l'acte.	Noms des lignes subventionnées.	Milles subven- tionnés.	Montant de la subvention. \$ cts.	Montant du versement. \$ cts.	Date et nombre de versements payés.	Total. \$ cts.
1885	48-40 Vic, c. 58.	Cie de chemin de fer International (Atlant. et N.-Ouest), de Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax.	252	93,300 00	par 6 mois pour 20 ans.	30 juin, 6.	559,800 00
1889	45 Vic, c. 55.	Cie de ch. de fer de Transport Maritime—du golfe Saint-Laurent à la Baie de Fundy.	10 85	85,301 00	" "	Aucun.	"
1889	53 Vic, c. 2.	Cie de ch. de fer Kingston, Smith's Falls et Ottawa.	56	3,136 00	" "	" "	"
1889	54-55 Vic, c. 5.	Cie de ch. de fer Québec-Central.	90	10,595 77	" "	" "	"
1889	51 Vic, c. 3.	Cie de ch. de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central.	34	1,800 00	" "	" "	"
1890	53 Vic, c. 2.	Gouvern. provincial de Québec, de Montréal à Québec.	279	2,394,000 00	" "	" "	"
1892	55-56 Vic, c. 8.	Ottawa.					
1884	47 Vic, c. 8.						

* Intérêt annuel au taux de 5 pour 100; intérêt seulement payé, la subvention encore due.
+ \$800 votés en moins dans le montant spécifié en vertu des actes 52 et 53 Vic., comme étant remplacés par l'acte 55-56 Vic., c. 5.

N° 3.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Année.	Désignation de l'acte.	Description des lignes subventionnées.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant de l'emprunt payé à la compagnie	Montant de l'emprunt non retiré.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
EMPRUNTS.					
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell..	15,000	14,725 56	274 44
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie.....	300,000	300,000 00	.....
1888	46 Vic., c. 26....	Pont Saint-Jean et Cie de Prolong. de ch. de fer..	500,000	433,900 00	66,100 00

N° 4.—TABLEAU indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails évalués au montant rapporté.

Année.	Désignation de l'acte.		Ton- neaux de rails em- ployés.	Porté aux Comptes pu- blics comme actif.	Payé.	Encore dû, 30 juin 1892.	
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1888	51 Vic., c. 3.	Compagnie de chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	4,052	83,612 54	83,612 54	.....
			Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	2,201	44,252 82	44,252 82	.....
				Chemin de fer Kent-Northern du Nouveau-Brunswick.....	2,549	58,334 27	.....	58,334 27
			Filature de coton d'Halifax.....		233	4,335 00	.....	4,335 00
			Compagnie d'aciérie du Canada.....	597	11,964 66	.....	11,964 66
			Compagnie de chemin de fer d'Albert. Embranchement de Chatham.....	726	14,665 45	.....	14,665 45
			958	24,439 84	24,439 84	.....	.....
Total.....			.....	241,604 58	151,305 20	89,299 38	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 5.—Etat indiquant les chemins de fer auxquels on a accordé des subventions en terres.

Année.	Acte.	Ligne subventionnée.	Acres par mille.	Estimati'n du nombre de milles.	Total accordé. Acres.	—
1880-52 Vic, c. 4...	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta, de Lethbridge à la frontière internationale.		6,400	50	320,000	
1890-53 Vic, c. 3...	*Cie de ch. de fer Alberta et Athabaska, riv. de l'Arc, sur le C. P., entre Calgary et Crowfoot, un point près l'empl. de ville d'Edmonton. (Voir Cie de c. de f. du N.-O. du Canada)		6,400	300	1,920,000	
1887-50-51 Vic, c. 23	Cie de chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, d'un point dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du 1er méridien principal, à Deloraine.		6,400	17	108,800	
1890-53 Vic, c. 4...	Cie de chemin de fer de Calgary et Edmonton, de Calgary à un point à ou près Edmonton, et de Calgary à la frontière internationale		6,400	190	2,176,000	
1881-44 Vic, c. 1...	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique, Callender à Port-Arthur, et Salkirk à Kamloops		Spécial.	2,005	25,000,000	
1890-53 Vic, c. 4...	{ De Glenboro' vers l'ouest jusqu'à un embranchement projeté allant de Brandon au sud-ouest.		6,400	60	384,000	1,568,000
	{ De Brandon vers le sud-ouest jusqu'au township 3, rang 27, à l'ouest du 1er méridien principal, et de là à l'ouest.		6,400	100	640,000	
1891-54-55 Vic, c. 10.	Embr. à partir de l'extrém. ouest de 100 milles, jusqu' un point ou près La Roche Peresé, tp. 1, rang 6, ouest du 2e méridien		6,400	60	384,000	on plétée et exploitation 50 milles complétés et en exploitation.
1884-47 Vic, c. 6...	{ De l'embranchement de Brandon à Deloraine.		6,400	25	160,000	
	{ De l'embranchement de Brandon à Nanaimo, Ile Vancouver.		6,400	71	1,900,000	
1886-49 Vic, c. 11...	Cie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central, de Brandon à Battleford		6,400	450	2,880,000	
1880-52 Vic, c. 4...	{ Du Portage-la-Prairie à la limite sud du lac Manitoba.		6,400	17	902,000	
	{ Du Portage-la-Prairie au lac Winnipegosis, à ou près du Portage-des-Prés.		6,400	125		
1890-53 Vic, c. 4...	Cie de ch. de fer Lac-Seul, d'un point à ou près la station Shelley, C.C.P., jusqu'à un point à ou près le lac la Vase-Bianche, rivière Winnipeg		6,400	18	115,200	
1885-48-49 Vic. 60...	Cie de ch. de fer du Man. { Du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert et Nord-Ouest.		6,400	430	2,918,400	
1885-48-49 Vic, c. 11...	{ De l'embranchement de Toddburn à Shellmouth.		6,400	26		
1885-48-49 Vic, c. 60	Cie de ch. de fer de Sud-Ouest du Manitoba, de Winnipeg au lac à l'Est-Blanche.		6,400	150	960,000	1,396,500
1891-54-55 Vic, c. 10.	{ Prolongement de Carman à Barnsley.		6,400	62	396,500	
1890-53 Vic, c. 4...	Cie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, de Winnipeg à un point sur le côté ouest du lac des Bois		6,400	64	40,000	
1887-50-51 Vic, c. 23	Cie de ch. de fer et houillères de Medicine-Hat, Medicine-Hat aux houillères.		6,400	110	704,000	
1880-52 Vic, c. 4...	Cie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, de Calgary à ou près d'Edmonton, et de Calgary à Lethbridge.		6,400	8	51,200	
1885-48-49 Vic, c. 60	{ Cie de Navigation et de Houille { De Medicine-Hat à la rivière du Ventre.		10,000	330	3,300,000	299 milles complétés et en exploitation.
1887-50-51 Vic, c. 23	{ do		380,000			
1880-52 Vic, c. 4...	{ do		40			
1890-53 Vic, c. 4...	{ De Lethbridge à la Passe du Nid-de-Corbeau.		3,540	100	1,089,180	

N^o 5.—ÉTAT indiquant les chemins de fer auxquels on a accordé des subventions en terres.—*Fin.*

Année.	Acte.	Ligne subventionnée.	Acres par mille.	Estimation du nombre de milles.	Total accordé. — Acres.	—
1885	48-49 Vic., c. 60	Cie de ch. de fer et de bateaux { Régina au Lac-Long à vapeur de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan. { Lac-Long, près du comté de la Saskatchewan-Nord, avec embranchement à Prince-Albert et Battleford 1887 50-51 Vic., c. 23 } 1891 54-55 Vic., c. 9. } Vallée du Daim-Rouge et Cie houillère, de la ville de Calgary à un point du township 29, rang 23, ouest du 4 ^e méridien.....	6,400	23 $\frac{3}{8}$	2,229,333 332,000	248 milles complétés et en exploitation.
			6,400	325		
			6,400 acres (Pas de distance au Manitoba aux T.N.O. (née.	55		
1884	47 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	6,400	240	1,536,000	
1886	49 Vic., c. 11.....	Cie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois <i>vid</i> Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest.....	6,400	240		

* Nom changé en vertu de 52 Vic., c. 65, en celui de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

ANNEXE N^o 20.

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le Gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

DEUX Par l'Acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882) :—

- | | |
|--|-----------|
| 1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callendar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... | \$660,000 |
| 2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 384,000 |
| 3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmonton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 240,000 |
| 4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... | 224,000 |

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,— et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du 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 péage uniforme par mille que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55, (1882). (Sanctionné le 17 mai 1882.)

- | | |
|---|-----------|
| 5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans. | \$150,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 46 Vict., ch. 25 (1883). (Sanctionné le 25 mai 1883) :—

- | | |
|---|-----------|
| 6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédia, 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 Caraquet, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquet, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$115,200
8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
9. A la Compagnie du chemin de fer 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
10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
11. A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,410
12. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
13. A la Compagnie du chemin de fer 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 et Lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.	
15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callender—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 dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les 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 l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vict.. ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883* :—

17. Des avances en faveur de 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 sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de..... \$500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer de l'Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité1,440,000
20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.
21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.
22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 211,200
23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000
24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur 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 et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	272,000
26.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
27.	A la Compagnie du chemin de fer 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
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 <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).....	128,000
30.	A la Compagnie du chemin de fer 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 pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	43,000
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 de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.....	200,000
35.	Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
36.	Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
37.	Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
38.	Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	217,600
39.	Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
40.	Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$128,000
41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shipigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédia et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité.	300,000
43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.....	140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'Acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- 44.** Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres en bloc sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'Acte, et en ayant.... \$750,000

Par l'Acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

- 45.** 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

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	\$118,400
47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	72,000
48. A la Compagnie du chemin de fer 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
49. 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 Rivière-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 subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	96,000
50. A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre 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
51. A la Compagnie de 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
52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	92,000
53. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathbun jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; et n'excédant pas en totalité	64,000
54. A la Compagnie du chemin de fer 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
55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer 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
57. 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
58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	320,000
59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer 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

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$ 96,000
61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,-200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

62. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmondton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds 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.

63. "Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moose-head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricion et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par un 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.
64. "Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le Gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention 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."

Le dit acte prescrit en outre:—

"S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le Gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*):—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$96,000.
66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *viâ* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$256,000
67. A	la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquels des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
68. A	la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée, à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippegan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 en totalité par mille, et n'excédant pas en totalité.....	33,000
69. A	la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	118,400
70. A	la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	179,200
71. A	la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	128,000
72.	Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
73.	Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
74.	Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
75.	Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
76.	Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
77.	Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	11,200
78. A	la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de \$5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.....	361,270

79.	Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 22,400
80.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
81.	Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,000
82.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille).....	186,295
83.	A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, <i>viâ</i> Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
84.	Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.....	6,000
85.	A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
86.	Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
87.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
88.	Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
89.	Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
90.	Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
91.	Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou <i>viâ</i> Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

92.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$70,400
93.	A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,900
94.	A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.....	70,000
95.	A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le Gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de....	15,000

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront 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.”

L'article 2 de cet acte confère au Gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*):—

96.	A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,400
97.	A la Compagnie du chemin de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury,	

	une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 96,000
98. A	la Compagnie du chemin de fer Jonction et de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99. A	la Compagnie du chemin de fer de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100. A	la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,000
101. A	la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Boutouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
102. A	la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103. A	la Compagnie du chemin d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
104. A	la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Érié pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
105. A	la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
106. A	la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
107. A	la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	12,800
108. A	la Compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

109.	A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 54,400
110.	A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.....	20,000
111.	Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112.	A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113.	A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
114.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer d'Arthabaska à la station Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
115.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
116.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraque, pour sept milles de son chemin de fer, à partir du Petit-Caraquette jusqu'à Shippegan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.	32,000
117.	A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.....	217,600
118.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin, à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	*70,400
119.	A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables" et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà	

	été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.....	\$ 12,400
120.	A la Compagnie du chemin de fer de Curillon à Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
121.	A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	17,600
122.	A la Compagnie de Colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	33,600
123.	A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
124.	A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
125.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.....	64,000
126.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	28,800
127.	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
128.	A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,600
129.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	108,800
130.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.....	89,600
131.	Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
132.	Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.....	\$180,000
133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Érié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention n'excédant pas.....	118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie de chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds 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, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

“L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

“Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.”

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*) :—

- 134.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa par Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subven-

	tion octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 70,400 00
135. A	la Compagnie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	147,200 00
136. A	la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600 00
137. A	la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	32,000 00
138. A	la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité.....	\$41,000 00
139. A	la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83 $\frac{3}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....	271,200 00
140. A	la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	96,000 00
141. A	la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.....	100,000 00
142. A	la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans,	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.....	\$238,000 00
143.	A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	83,612 54
144.	A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	44,252 82
145.	A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	58,334 27
146.	A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	4,335 00
147.	A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	11,964 66
148.	A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....	14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... \$24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être 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 payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (Sanctionné le 2 mai 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... \$172,400 00
151. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 320,000 00
152. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 38,400 00
153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00
154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité. 22,400 00
155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 156,800 00
156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

157.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Albert Southern</i> , la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	\$ 31,771 43
158.	A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité.....	244,500 00
159.	A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention, accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	145,000 00
160.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callender, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	35,000 00
161.	Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Jogjins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Écosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	16,000 00
162.	A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.....	375,000 00
163.	A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braéside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	19,200 00
164.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité....	96,000 00
165.	A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité	30,000 00
166.	A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	32,000 00
167.	Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	163,200 00
168.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	3,200 00

169.	A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	\$ 48,000 00
170.	A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	48,000 00
171.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
172.	A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	158,000 00
173.	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00
174.	A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
175.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	14,400 00
176.	A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
177.	A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
178.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie Géorgienne et Lac Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	48,000 00
179.	A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	\$48,000 00
180.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.	48,000 00
181.	A la Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
182.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400 00
183.	Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité	64,000 00
184.	A la Compagnie de chemin de fer <i>Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim</i> , pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00

La partie de la subvention de \$3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre les soixante dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement

à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour 100 de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'Acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

185. "Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Par l'Acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

- | | |
|--|----------|
| 186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal à Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... | \$96,000 |
| 187. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... | 35,200 |
| 188. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... | 600 |
| 189. Pour un chemin de fer de Woodstock, <i>via</i> London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin | |

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	de fer d'Ingersoll, <i>viâ</i> London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....	\$256,000
190.	A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	44,800
191.	Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	166,400
192.	A la Compagnie du chemin de fer d'Erie et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, <i>viâ</i> Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400
193.	A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.....	83,000
194.	A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rivière Nord, pour 30 milles de son chemin depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
195.	A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
196.	A la Compagnie du chemin de fer du Lac Érié et de la Rivière Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le Gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
197.	A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
198.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	115,200
199.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
200.	A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
201.	A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de son chemin de Cobourg au chemin de fer d'Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
202.	A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
203.	A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de son chemin depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24,	

	jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 19,200
204.	Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, <i>via</i> Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
205.	A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	14,400
206.	A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieud de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge.....	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle.....	6
De Sainte-Adèle au Lac à la Fourche.....	6
Du Lac à la Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au Lac du Sommet.....	8
Du Lac du Sommet à la Chute aux Iroquois.....	7
De la Chute aux Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise à être établie comme susdit.

207.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$240,000
208.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	50,000
209.	A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	3,840
210.	Pour compléter le chemin de fer de Montréal à Sorel, depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.....	40,000
211.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

212. A	la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 10,200
213. A	la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.....	37,500
214. A	la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	76,800
215. A	la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000
216. A	la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.	64,000
217. A	la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé au lac Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints. sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000
218. A	la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et d'Adirondack, pour 18 milles de son chemin depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	57,600
219. A	la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.....	288,000
220. A	la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas* en totalité \$30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette <i>via</i> Charlesbourg, jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$38,400.....	68,400
221.	Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Île du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	9,600
222. A	la Compagnie du chemin de fer de la Colombie à Kootenay, pour 35 milles de son chemin depuis la décharge du lac	

	Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$112,000
223.	Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	80,000
224.	Pour un chemin de fer de Frédéricion au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400
225.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	70,400
226.	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	51,200
227.	Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	35,200
228.	A la Compagnie du chemin de fer de Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....	99,200
229.	Pour un chemin de fer depuis Lachine-Bank, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la Rivière-des-Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles 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 un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer d'Érié et Huron qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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 du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, exceptée l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer d'Inverness à Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant la quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money* ; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton de construire la partie de son chemin de fer qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan du Nord près d'Edmonton, le Gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le Gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*) :—

- | | |
|--|----------|
| 231. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité..... | \$28,100 |
| 232. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de \$30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'Acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas..... | 5,250 00 |

233. A la Compagnie du chemin de fer d'Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... \$ 22,400 00
234. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité..... 92,784 00
235. A la Compagnie du chemin de fer du Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité..... 79,700 00
236. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité... 158,400 00
237. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott), pour 30 milles de son chemin à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité. 46,040 00
238. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 89,600 00
239. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas \$179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas \$12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de \$6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de..... 179,200 00

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas \$1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fiduciaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit, savoir:—

Sections.	Longueur en milles.
De ou près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.....	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies comparativement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement; et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds 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 ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes seront payées, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces derniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions est par le présent autorisé.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Par l'Acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (Sanctionné le 9 juillet 1892:—

241. A la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit, pour 58 milles de sa voie à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à

	la Compagnie du chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit par l'Acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake Shore and Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3	\$224,000
242.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie depuis Barry's Bay en allant vers le chemin de fer de jonction du Pacifique Nord, une subvention ne dépassant pas \$6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's Bay, et ne dépassant pas \$3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant en totalité.....	264,000
243.	A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac la Flèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	80,000
244.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	9,600
245.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	67,200
246.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario, Belmont et du Nord, pour 10 milles de sa voie depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Central d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	32,000
247.	A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal à Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de.....	15,100
248.	A la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche à Moncton, pour 32 milles de sa voie depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas \$3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	35,480
249.	A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 19 milles de sa voie depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	60,800
250.	Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	38,400
251.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, au lieu de la subvention de \$50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.....	80,000
252.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola....	80,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

253.	A la Compagnie du chemin de fer de Lothinière à Mégantic, pour 15 milles de sa voie depuis un point à ou près Saint-Jean Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$ 48,000
254.	A la Compagnie du chemin de fer de Stewiacke à Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Spring-side, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	80,000
255.	A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $6\frac{7}{10}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	21,600
256.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	9,600
257.	Pour un chemin de fer depuis le Cap Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	64,000
258.	A la Compagnie du chemin de fer de Stewiacke à Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité....	156,800
259.	A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	48,000
260.	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	102,400
261.	Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	25,600
262.	Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.	89,600
263.	A la Compagnie du chemin de fer de Belleville au lac Nipissingue, pour 30 milles de sa voie depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
264.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser \$179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne	

dépassant 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de..... \$179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excedant pas \$1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excedant pas vingt ans, que fixera la compagnie une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

- 265.** A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions, n'excedant pas \$108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour cent du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de \$108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excedant pas \$400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excedant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le Gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excedant pas \$400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.
- 266.** A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excedant pas en totalité..... 64,000
- 267.** A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excedant pas en totalité..... 96,800
- 268.** A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka,

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sun-nybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$40,000
269.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de la raccorder avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, le chemin de fer de Kingston Napanee et Occidental, le chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.....	44,000
	Dont \$14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de \$30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.	
270.	A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	96,000
271.	A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	51,200
272.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas \$3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité.....	240,000
273.	A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
274.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
275.	A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du Pacifique, pour 30 milles de sa voie depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
276.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie depuis Eganville jusqu'à Barry's Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
277.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie depuis un point sur le chemin de fer	

	Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 70,400
278.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au Long-Sault, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
279.	A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
280.	Au chemin de fer de Tilsonburg, du lac Erié et du Pacifique, pour 16 milles de sa voie depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
281.	A la Compagnie du chemin de fer de Woodstock à Centreville, pour 6 milles de sa voie depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
282.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas \$15,000,—et n'excédant pas en totalité.....	63,000
283.	A la Compagnie du chemin de fer de Goderich à Wingham, pour 31 milles de sa voie de Goderich à Wingham, <i>viâ</i> Port-Albert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	99,200
284.	A la Compagnie du chemin de fer de Joliette à Saint-Jean de Matha, pour 8 milles de sa voie depuis Saint-Félix de Valois jusqu'à Saint-Jean de Matha, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
285.	A la Compagnie du chemin de fer de Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
286.	A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la baie de James, pour 25 milles de sa voie depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie de James, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	80,000
287.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.	160,000
288.	A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour 53 $\frac{8}{10}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	172,400
289.	Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'Île Jésus, dans le comté de Laval, en	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de sa voie entre Saint-Eustache et le Sault-au-Recollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	\$ 38,400
290.	Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Piacide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	57,600
291.	A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, 3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	114,125
292.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie depuis le quai de Bull, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	14,720
293.	A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{4}{10}$ milles de sa voie depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{5}{10}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie,—et pour $2\frac{4}{10}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	25,024

“ 2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, 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 comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

“ 3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les

lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

“ 4. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

“ 5. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, le Gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le Gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à \$12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.”

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 7 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884* :—

1. “ Le Gouverneur en conseil est par le présent autorisé pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les territoires du Nord-Ouest.”

Par l'acte 48-49 Vict., ch. (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885* :—

2. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traversée du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les conces-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

sionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'Acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
8. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

L'article 4 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford subventionnée par le dit acte.

Par l'Acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887).

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'Acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la Rivière-aux-Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.
11. A la Compagnie de Chemin de fer et de Vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la

compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le Gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 52 Vict., ch. 4 (1889). (Sanctionné le 2 mai 1889). —

13. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.
14. A la Compagnie de Chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.
15. A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.
16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Le Gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois, à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.

Par l'Acte 53 Vict., ch. 4 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro', et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se dirigeant vers le sud-ouest.
18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles ; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.
19. A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
20. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.
21. A la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan du Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles ; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

- 22.** A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corneille, distance d'environ cent milles.
- 23.** A la Compagnie de chemin et de canal du Lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégois à ou près Portage-Meadow, distance d'environ cent vingt-cinq milles.
- 24.** A la Compagnie du chemin de fer du Sud-Est du Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'Acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le 26 mars 1890*) :—

- 25.** L'Acte 52 Vic., ch. 4 autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de Chemin de fer et de Houille d'Alberta.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*) :—

- 26.** Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte le Gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante cinq milles.

Par l'Acte 54-55 Vict., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*) :—

- 27.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire, pour une distance de soixante-deux milles ;
- 28.** Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carman à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart ;
- 29.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

partir d'un point à ou près Brandon sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

“Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

REVENU DES CANAUX

MATIÈRES.

	Page.
RAPPORT GÉNÉRAL DES RECETTES DES CANAUX.....	v
ÉTATS DES FINANCES.	

Numéro de l'état.		Page.
1	RECETTES des canaux, perception des—en compte avec le revenu.....	2
5	do do do do la dépense.....	10
2	LOCATIONS de chutes d'eau, etc.....	6
3	MENUS travaux publics.....	7
4	AMENDES ET DOMMAGES.....	8
6	REMBOURSEMENTS.....	12

STATISTIQUE (ANNEXE A).

25	QUANTITÉ de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1892.....	78
(A) 22½	TABLEAU COMPARATIF du grand total de fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1890 et 1891, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.....	140
24	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891.....	141
24	TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891.....	145
26	TARIF.....	148
27	LOYERS DE CHUTES D'EAU—Etat sommaire des comptes des locataires.....	162

RAPPORT DE H. B. WITTON, inspecteur des canaux.....	178
---	-----

STATISTIQUE (ANNEXE A)—*Suite.*
 CANAUX.

	Détails du mouvement.		Détails du mouvement de complet parcours.		Détails du mouvement local.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.		Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1892.		Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchands pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1892.	
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland.....	16	82	20	86	24	90	56	122	62	128	68	134	70	136	74	76	76	76
Canaux du Saint-Laurent	28	94	32	98	36	102	56	122	62	128	68	134	70	136	74	76	76	76
Canaux de l'Ottawa.....	40	106	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	75	77	77	77
Canal Chambly.....	45	110	.....	.....	.....	.....	56	122	62	128	68	134	71	137	74	76	76	76
Canal Rideau	46	113	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	75	77	77	77
Canal Saint-Pierre.....	49	116	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	71	137	75	77	77	77
Canaux de la vallée de la Trent.	50	117	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	72	138	75	77	77	77
Canal Murray.....	53	120	.....	.....	.....	.....	57	123	63	129	68	135	72	138	75	77	77	77

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

DIVISION DES RECETTES DES CANAUX,

OTTAWA, 20 décembre 1892.

Au secrétaire du

Ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états des recettes des canaux perçues pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, ainsi que le relevé des sources d'où provenaient ces recettes.

Le sommaire suivant des recettes accuse une diminution de 25,000, déduction faite des remboursements opérés en vertu de différents arrêtés du conseil modifiant le tarif.

	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
	\$	\$	Pour cent.	Pour cent.
Péages de canaux	345,143	347,339	·6	
Loyers de chutes d'eau	37,995	40,212	5·83	
Travaux publics secondaires	41	65	58·53	
Total	383,179	387,616	1·15	
A DÉDUIRE—Remboursements	25,511	54,948		
Recettes nettes	357,668	332,668		

Ci-suit un état comparatif des recettes provenant des divisions suivantes des canaux pour les exercices 1891 et 1892, faisant voir les augmentations ou les diminutions, comparées avec l'exercice précédent.

	1890-91.	1891-92.	Augmentation.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Canal Welland	188,586	194,581	3·15	
Canaux du Saint-Laurent	79,919	85,054	6·42	
Canal Chambly	20,187	19,338		4·2
Canaux de l'Ottawa	47,149	38,565		18·2
Canal Rideau	6,153	6,083		1·13
Canal Saint-Pierre	1,707	2,320	35·91	
Canal de la Vallée de la Trent	731	637		12·85
Canal Murray	711	761	7·03	
Total	345,143	347,339		
A DÉDUIRE—Remboursements	25,511	54,948		
Recettes nettes	319,632	292,391		

L'état suivant indiqué les augmentations et les diminutions sur le canal Welland, et les articles qui les ont produites :—

	1890-91.	1891-92.	Augmen- tation.	Diminution.
	\$	\$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	15,907	17,512	10.08	
Passagers	354	430	21.47	
Produits de la forêt	20,157	17,050		15.41
do animaux	176	282	60.22	
do de l'agriculture	94,330	111,755	18.47	
Objets manufacturés et marchandises	56,407	46,779		17
Total des péages	187,331	193,808		
Amendes et dommages	1,255	799		
Total	188,586	194,607		
A DÉDUIRE—Remboursements	24,914	54,387		
Recettes nettes	163,672	140,220		

L'augmentation accusée ci-dessus dans la somme des péages remboursés est due à ce qu'il n'a pas été fait de remboursement de péages sur le grain pendant les mois de mai et juin, à la suite d'un arrêté du conseil du 18 mai 1891 qui décrétrait que ces remboursements seraient faits à la clôture de la navigation, et non pendant la saison de navigation comme autrefois, et ces remboursements sont inclus dans les chiffres du présent exercice.

La quantité totale du fret transporté sur les différents canaux et classifié comme ci-dessous, a été :—

Canaux.	Bestiaux.	Produits de la forêt.	Articles fabriqués.	Marchan- dises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Welland	82	109,710	20,739	245,653	568,569	944,753
Saint-Laurent	924	118,439	57,527	341,833	476,328	995,051
Chambly	248	123,661	3,267	97,743	8,909	233,828
Ottawa	1,377	542,950	344	9,602	9,359	563,632
Rideau	26	73,588	2,930	20,883	4,574	102,051
Saint-Pierre		3,420		28,236	11,449	43,105
Murray	64	4,530	669	4,347	2,908	12,518
Vallée de la Trent		21,792	7	134	25	21,958

On verra par les chiffres suivants que la plus grande quantité de fret qui ait passé par le canal Welland depuis 1867 a été en 1874, exercice pendant lequel cette quantité a été de 1,540,081 tonneaux.

Le plus gros tonnage qui ait passé par le canal Welland entre les ports des Etats-Unis, pendant la même période, a été durant l'exercice 1871, où la quantité s'est chiffrée par 747,756 tonneaux ; cette quantité, en 1892, a été de 488,113 tonneaux.

Le relevé suivant donne la quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, et la quantité passée entre les ports des Etats-Unis pendant les exercices clos le 30 juin, de 1867 à 1892, inclusivement:—

Années.	Quantité totale transportée sur le canal Welland, tonneaux.	Quantité des ports américains à des ports américains, tonneaux.
1867	933,260	458,386
1868	1,161,821	641,711
1869	1,231,903.	688,700
1870	1,311,956	747,756
1871	1,478,122	772,567
1872	1,319,996	638,039
1873	1,391,692	634,913
1874	1,540,081	703,185
1875	1,142,853	595,217
1876	1,121,802	524,197
1877	1,126,429	482,878
1878	1,091,898	448,413
1879	918,924	361,304
1880	896,122	248,944
1881	798,809	196,285
1882	644,727	191,817
1883	861,634	337,619
1884	965,830	417,972
1885	839,521	416,825
1886	934,862	443,961
1887	838,587	387,109
1888	827,300	387,555
1889	938,254	464,415
1890	1,104,553	550,844
1891	959,502	563,856
1892	944,753	488,113

Les relevés des quantités de grain transbordées à Port-Colborne et Kingston, et les relevés comparatifs du mouvement du trafic sur les différentes routes qui se disputent le commerce de transport de l'ouest au bord de la mer seront publiés dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

CANAUX

ÉTATS FINANCIERS

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les

Dr.

(Pour détails, voir

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1891.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics. Voir états n ^{os} 3 et 4.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
390 79	141,745 14		20 00		141,765 14	135 48	142,291 41
118 38	50,410 74		35 82		50,446 56	556 11	51,002 67
92 65	430 77				430 77	615 55	1,164 70
11 03	3 99				3 99	3 99	3 99
	618 89			177 69	796 58	812 00	1,701 23
	552 34		538 88		1,091 22	5,043 26	6,134 48
	46 58				46 58		57 61
612 85	193,808 45		594 70	177 69	194,580 84	7,162 40	202,356 09
95 70	1,285 20		35 00		1,320 20	3,206 50	4,622 40
1,071 22	23,361 39				23,361 39	805 00	25,237 61
	737 14		5 00		762 14	698 00	1,460 14
10 17	2,249 12	24 90	5 00	1,495 65	3,774 67	3,784 84	3,784 84
	26,082 20	4,618 43	116 10	13,149 26	43,965 99	19,128 30	63,094 29
183 24	11,869 46				11,869 46		12,052 70
1,360 33	65,604 51	4,643 33	161 10	14,644 91	85,053 85	23,837 80	110,251 98
309 89	7,705 41		13 00	75 30	7,793 71	70 00	8,173 60
48 73	10,853 75				10,853 75	150 00	11,003 75
	690 78				690 78		739 51
353 62	19,249 94		13 00	75 30	19,338 24	220 00	19,916 86
322 47	19,631 01				19,631 01		19,631 01
27 09	17,246 74		10 00		17,256 74	5 00	17,584 21
135 42	115 78			8 00	123 78	20 00	170 87
	1,553 42				1,553 42		1,688 84
484 98	38,546 95		10 00	8 00	38,564 95	25 00	39,074 93
	3,743 93	131 18	20 00	309 70	4,204 81	590 75	4,795 56
	1,275 08				1,275 08	105 00	1,380 08
	598 09			5 00	603 09	53 70	656 79
	5,617 10	131 18	20 00	314 70	6,082 98	749 45	6,832 43
115 08	2,317 03			3 28	2,320 31		2,435 39
46 07	637 01				637 01		683 08

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

1891-92.

canaux—Compte des recettes.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1892.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau et autres rev. des tr. publics.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal Welland.</i>				
Port-Colborne.....	141,551 53	147 98	591 90	142,291 41
Port-Dalhousie.....	50,282 32	556 11	164 24	51,002 67
Dunnville.....	493 11	615 55	56 04	1,164 70
Port-Maitland.....	2 23		1 76	3 99
Port-Robinson.....	815 78	812 00	73 45	1,701 23
Sainte-Catherine.....	1,063 53	5,043 26	27 69	6,134 48
Chippawa.....	51 55		6 06	57 61
Totaux.....	194,260 05	7,174 90	921 14	202,356 09
<i>Canaux du Saint-Larent</i>				
Beauharnois.....	1,340 73	3,206 50	75 17	4,622 40
Cornwall.....	22,810 71	805 00	1,621 90	25,237 61
Cardinal.....	667 54	698 00	94 60	1,460 14
Lachine.....	3,752 50		32 34	3,784 84
Montréal.....	43,965 99	19,128 30		63,094 29
Kingston.....	12,011 23		41 47	12,052 70
Totaux.....	84,548 70	23,837 80	1,865 48	110,251 98
<i>Canal Chambly.</i>				
Chambly.....	7,891 19	70 00	212 41	8,173 60
Saint-Jean.....	10,853 55	150 00	0 20	11,003 75
Saint-Ours.....	697 12		42 39	739 51
Totaux.....	19,441 86	220 00	255 00	19,916 86
<i>Canaux de l'Ottawa.</i>				
Ottawa.....	19,631 01			19,631 01
Grenville.....	17,331 09	5 00	248 12	17,584 21
Carillon.....	128 29	20 00	22 58	170 87
Ecluse Sainte-Anne.....	1,515 92		172 92	1,688 84
Totaux.....	38,606 31	25 00	443 62	39,074 93
<i>Canal Rideau.</i>				
Ottawa.....	4,204 81	590 75		4,795 56
Kingston Mills.....	1,275 08	105 00		1,380 08
Smith's Falls.....	603 09	53 70		656 79
Totaux.....	6,082 98	749 45		6,832 43
Canal Saint-Pierre.....	2,358 21		77 18	2,435 39
Canal Murray—Brighton.....	613 71		69 37	683 08

PÉAGES SUR LES CANAUX EN COMPTE AVEC LE REVENU.

CANAUX,

N° 1.—PERCEPTION des péages sur les

Dt. (Pour détails, voir

Balances dues par les percepteurs etc., 1er juillet 1891.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres revenus de travaux publics, voir états n°3 et 4	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
18 76	101 38				101 38		120 14
51 63	357 68			72 00	429 68		481 31
2 25	16 70				16 70	50 00	68 95
4 25	32 82				32 82	40 00	77 07
21 97	140 56				140 56		162 53
20 75	39 70				39 70		60 45
119 61	688 84			72 00	760 84	90 00	970 45
3,097 54	326,469 83	4,774 51	798 80	15,295 88	347,339 02	32,084 65	382,521 21
					54,948 43		
					292,390 59		

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

1891-92—Suite.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.)

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Balances dues par les percepteurs, etc., le 30 juin 1892.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau et autres revenus de trav. pub.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Canal de la Vallée de la Trent.</i>				
Burleigh	99 12		21 02	120 14
Bobcaygeon	439 98		41 33	481 31
Fenelon Falls	11 45	50 00	7 50	68 95
Hastings	35 14	40 00	1 93	77 07
Peterboro'	129 42		33 11	162 53
Buckhorn	51 55		8 90	60 45
Totaux	766 66	90 00	113 79	970 45
Grand total	346,678 48	32,097 15	3,745 58	382,521 21
MOINS—Rembours. d'après l'état				
Revenu net				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.
N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires.
(Pour détails, voir annexe A, N° 28.)

Dr.

AV.

Balance due le 1er juillet 1891.	Reçu pendant l'année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Désignation des travaux.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, <i>Vide</i> état n° 1.	Balance dues le 30 juin 1892.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
26,895 74	7,654 90	34,550 64	Canal Welland.	186 35	7,097 46	27,266 83	34,550 64
7,169 62	1,024 00	8,193 62	do Williamsburg. . . . .	.....	698 00	7,495 62	8,193 62
807 50	795 00	1,602 50	do Cornwall.	20 00	805 00	7,777 50	1,602 50
2,363 00	6,558 00	8,921 00	do Beauharnois. . . . .	.....	3,206 50	5,714 50	8,921 00
23,180 44	22,639 49	45,819 93	do Laachine. . . . .	.....	19,127 30	26,692 63	45,819 93
311 84	145 00	456 84	do Chambly. . . . .	.....	220 00	236 84	456 84
7,472 50	1,275 20	8,747 70	do Rideau. . . . .	.....	749 45	7,998 25	8,747 70
78 90	121 00	210 00	Divers canaux. . . . .	.....	116 00	94 00	210 00
			<i>Ventes de terres.</i>				
354 18	.....	354 18	.....	.....	.....	354 18	354 18
68,643 82	40,212 50	108,856 41	.....	206 35	32,019 71	76,630 35	108,856 41

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 3.—TRAVAUX PUBLICS SECONDAIRES, 1891-92.

Balances dues le 1er juillet 1891.	Echu pen- dant l'année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Travaux.	Déposé au crédit du receveur général. <i>Voir état n° 1.</i>	Balances dues le 30 juin 1892.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	<i>Havres.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	40 48	40 48	....Port-Colborne.....	40 48	.....	40 48
.....	24 46	24 46	....Port-Dalhousie.....	24 46	.....	24 46
.....	64 94	64 94		64 94	.....	64 94

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE 4.—Etat du montant des amendes et dommages perçus pour avoir violé les règlements des canaux, donnant les détails dans chaque cas pour lequel la punition a été imposée, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire ou autre personne en charge.	Détails.	Amendes.	Domages.	Totaux.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1891.			<i>Canal Welland.</i>			
13 sept.	Remorque "Geneviève"	Hingston et Woods.	Pour vitesse immodérée dans le havre à Port-Colborne.	20 00	21 95	
9 nov.	Barge "Gaskin"	Capitaine Brooks.	Domages au pont n° 8.		75 36	
9 do	Steamer "Lakeside"	Capitaine Wigle.	do aux échelles nos 1 et 2, pont de la rue Saint-Paul et planches.		19 94	
9 do	do "Celtic"	Capitaine O. Pétanade.	do à l'écluse n° 9.		58 59	
11 déc.	Barge à vapeur "Ohio"	Capitaine A. Lieth.	do à l'écluse n° 3.		*	
1892.						
15 fév.	Steamer "Pentagost"	G. H. Kimball.	Domages au pied des portes, écluse n° 19.		242 54	
9 juin.	do "Josephine"	C. E. Little.	do au pont n° 15.		75 00	
9 do	Golette "Ogarty"	R. Hagues.	do à l'écluse n° 22.		20 00	
9 do	Steamer "Penblo"	W. Fitzgerald.	do à l'écluse n° 16.		15 50	
9 do	do "Rosedale"	Jas. Ewart.	Dommm. au bateau-passeur et chaloupe à Port-Robinson.		10 00	
20 do	do "Northerner"		Dommmages fait au pont du chemin de fer à Thorold.		35 82	
			Total, canal Welland	20 00	574 70	594 70
1891.			<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>			
28 août.	Steamer "Greenlands"	H. Dohell et Cie.	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux.	20 00		
19 sept.	do "Mixer"	— Wade.	Pour avoir violé les règlements des canaux en frappant les portes de l'écluse.	5 00		
13 oct.	Bge "Brodeur Demers"	D. Leroux.	Pour avoir violé l'article 13 des règlements des canaux.	10 00		
5 nov.	Golette "E. Richard"	C. Richard.	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux.	5 00		
21 do	Steamer "Acadia"	J. Malcolmson.	Pour dommages au hangar à farine n° 2, canal Lachine.		22 75	
24 do	Barge "Star"	Cie de transport de Montréal.	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux.	10 00		
30 do	Barge "Riley"	B. St. Denis.	Pour avoir violé l'article 5 des règlements des canaux.	4 00		
30 do	do	do	Dommmages aux portes de l'écluse inférieure n° 3.		6 00	
1892.						
10 mai.	Barge "Bonaventure"	G. Gohier.	Pour avoir violé l'article 16 des règlements des canaux.	5 00		
7 juin.	Steamer "Magnus"	A. E. D. McKay et Fils.	Pour dommages faits aux portes de l'écluse n° 9, canal Beauharois.		35 00	
17 do	Barge "Duluth"	Cie de transport de Montréal.	Pour avoir laissé entrer la barge dans l'écluse n° 24 sans la contrôler.	5 00		

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire ou autre personne en charge.	Détails.	Amendes.	Domages.	Totaux.
				\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
22 do	Str "Polino"	Ross et Cie.	Pour avoir violé l'article 6 des règlements des canaux.	10 00		
23 do	do "Gerlie"	J. Clermont.	do do do	5 00		
23 do	do	do	Dommmages en frappant le pont Wellington.		18 35	
			Total, canaux du Saint-Laurent.	79 00	82 10	161 10
1891.			<i>Canal Chambly.</i>			
31 août.	Bge "H. G. Underwood"	Capitaine R. Graham.	Pour refus d'obéir à l'éclusier de l'écluse de Saint-Ours.	2 00		
31 do	do "W. Bennett"	do	do do do	2 00		
22 oct.	Chalan "St. Bernardin"	Capitaine J. L. Thatcher.	Pour dommage au pont Laugellet, sur le canal Chambly, près de Saint-Jean.	5 00		
10 nov.	Bge "R. W. Cooper"	R. H. Kirby.	Dommmages à la porte d'écluse n° 3.		4 00	
			Total, canal Chambly.	9 00	4 00	13 00
1891.			<i>Canal Rideau.</i>			
31 août.	Bge "Young"	R. O'Neil.	Pour avoir violé l'article 38 des règlements des canaux, en négligeant de faire rapport.	5 00		
19 oct.	do "Cataquai"	W. H. Easton.	Pour avoir violé l'article 38 des règlements des canaux, en négligeant de faire rapport.	5 00		
1891.						
30 juin.	Str "Harry Bate"	George A. Harris.	Pour ne pas déclarer 15 tonn. de sel, 13 juill. 1891.	5 00		
30 do	do	do	do 25 do 14 juill. 1891.	5 00		
			Total, canal Rideau.	20 00		20 00
1893.			<i>Canal Ottawa.</i>			
12 août.	Radeau.	W. R. Mackan.	Rapport inexact de la quantité de bois de construct.	10 00		
			Total, canal Ottawa.	10 00		10 00
			Total, amendes et dommages.			798 80

AMENDES ET DOMMAGES.

* Ces sommes ont été remises au percepteur des péages des canaux à Sainte-Catherine, par M. Ellis, surintendant du canal Welland.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

CANAUX,

N^o 5.—PERCEPTEURS du revenu des

(Pour détails, voir

Dr.

Montants reçus du départe- ment pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointe- ments pour fonds de retraite.	Balances dues aux per- cepteurs le 30 juin 1892.	Total.	DIVISIONS DE PERCEPTIONS.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
3,428 31	65 00		3,493 31	<i>Canal Welland.</i>
2,171 52	38 00		2,209 52	Port-Colborne
770 35	15 00		785 35	Port-Dalhouse
590 00	10 00		600 00	Dunnville
738 39	14 40		752 79	Port-Maitland
196 00	4 00		200 00	Port-Robinson
128 00	2 00		130 00	Sainte-Catherine
				Chippawa
8,022 57	148 40		8,170 97	Total
				<i>Canaux du Saint-Laurent.</i>
1,442 61	17 00		1,459 61	Beauharnois
1,217 50	8 00		1,225 50	Cardinal
2,011 24			2,011 24	Cornwall
1,169 15	22 00		1,191 15	Kingston
2,158 78	34 00		2,192 78	Lachine
8,737 88	127 16		8,865 04	Montréal
16,737 16	208 16		16,945 32	Total
				<i>Canal Chambly.</i>
1,578 70	26 25		1,604 95	Chambly
1,673 81	28 25		1,702 06	Saint-Jean
622 74			622 74	Saint-Ours
3,875 25	54 50		3,927 75	Total
				<i>Canaux de l'Ottawa.</i>
833 76	16 00		849 76	Carillon
1,163 80	20 00		1,183 80	Grenville
1,012 79	16 00		1,028 79	Ecluse Sainte-Anne
3,010 35	52 00		3,062 35	Total
				<i>Canal Rideau.</i>
362 03	5 94		367 97	Kingston-Mills
2,379 27	44 00		2,423 27	Ottawa
330 45	6 00		336 45	Smith's-Falls
3,071 75	55 94		3,127 69	Total
				<i>Canal Saint-Pierre.</i>
220 70	0 66		221 36	Canal Murray
240 51			240 51	Canal Trent
60 12			60 12	Inspecteur des canaux
2,613 85	40 00		2,653 85	Impression et papeterie
885 44			885 44	En général
2,921 85			2,921 85	
41,659 55	559 66		42,219 21	Grands totaux

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

1891-92.

canaux en compte avec les dépenses.

Annexe B.)

Av.

Balances dues aux per- cepteurs le 1er juillet 1890.	DÉPENSES AUTORISÉES PAR LE DÉPARTEMENT.					Total.
	Appointe- ments.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
3,250 00			192 00		51 31	3,493 31
1,900 00				142 00	167 52	2,209 52
750 00					35 35	785 35
500 00			100 00			600 00
720 00				2 40	30 39	752 79
200 00						200 00
100 00			25 00		5 00	130 00
7,420 00			317 00	144 40	289 57	8,170 97
1,350 00					109 61	1,459 61
1,150 00			50 00	9 00	16 50	1,225 50
1,600 00	327 00				84 24	2,011 24
1,100 00			45 00		46 15	1,191 15
1,700 00			360 00	31 90	100 88	2,192 78
7,558 27			525 00		781 77	8,865 04
14,458 27	327 00		980 00	40 90	1,139 15	16,945 32
1,500 00				58 50	46 45	1,604 95
1,600 00					102 06	1,702 06
600 00					22 74	622 74
3,700 00				58 50	171 25	3,927 75
800 00					49 76	849 76
1,000 00			50 00		133 80	1,183 80
966 66					62 13	1,028 79
2,766 66			50 00		245 69	3,062 35
296 97	10 00			25 00	33 00	367 97
2,200 00					223 27	2,423 27
300 00				8 70	27 75	336 45
2,799 97	10 00			33 70	284 02	3,127 69
33 32	155 55			25 02	7 47	221 36
200 00					40 51	240 51
					35 12	60 12
2,000 00	25 00			378 58	75 27	2,653 85
					885 44	885 44
					2,921 85	2,921 85
33,378 22	517 55		1,347 00	881 10	6,095 34	42,219 21

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

PÉAGES SUR LES CANAUX EN COMPTE AVEC LE REVENU.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursements de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Welland...	Cie de transp., Montréal	1891. — déc.	Port-Colborne	Grain	Droits remb. en vertu des Statuts révisés, chap. 29, sec. 8...	33,851 16	
do	do	do	do	do	do	10,532 70	
do	Cie de transp., K. et M	do	do	do	do	745 92	
do	A. E. D. Mackay, Fils	do	do	do	do	1,378 08	
do	John Malcolmson	do	do	do	do	315 54	
do	Fred. Elliott	do	do	do	do	119 16	
do	A. M. Robertson	do	do	do	do	187 56	
do	J. B. Miller	do	do	do	do	216 00	
do	G. E. Jacques et Cie.	do	do	do	do	1,407 24	
do	Cie. de transp., Montréal.	do	do	do	do	106 92	
do	J. B. Fairgrievés et Fils.	do	do	do	do	578 88	
do	Cie de transbord., K. et M.	do	do	do	do	216 54	
do	John Malcolmson	do	do	do	do	179 28	
do		1892.					
do	Cie de transbord., K. et M.	30 avril.	do	do	do	120 42	
do	do	30 juin	do	do	do	3,123 72	
do	do	do	do	do	do	410 76	
do	do	30 do	do	do	do	908 04	
do	O. A. Thorp et Cie.	30 do	do	do	do	52 92	
do	Thomas Myles et Fils.	30 do	do	do	do	119 26	
do		1891.					
do	Beemer et Sullivan	4 juillet.	do	Sablé pour la construction du canal.		102 48	
do	H. A. Young	1892. — 24 mars.	do	Surcharge de péages sur la farine.		15 15	
				Total des remboursements, canal Welland			54,387 73.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	Remboursements de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
						\$ cts.	\$ cts.
Saint-Laurent.	Cie de Transport de Montréal	1891. 7 sept.	Kingston	Partie non employée de passe, 1re sec., Saint-Laurent.		19 38	
do	Capitaine D. W. Salvail	7 do	Cornwall	Surcharge de péages, 1re s., St-Laurent		2 66	
do	Prosper Leplante	19 oct.	do	do sur barge "Ontario, 1re sec., Saint-Laurent.		17 61	
do		1892.					
do	Cie de Transport de Montréal	21 janv.	Montréal	Ciment pour construction du canal.		77 05	
do	D. Leroux	24 mars	do	Remboursement d'amenée.		10 00	
do	Wm. Davis et Fils.	30 juin	Cornwall	Bois de construction pour le canal		80 07	
Ottawa.	J. R. Ward.	— oct.	Carillon	Total, rembour., can. du St-Laurent.		206 77	
do	Poupore et Fraser.	30 juin	Grenville	Surcharge de péages sur billots sciés.		144 00	
				Bois de serv. pour construction du canal		183 03	
Rideau.	J. P. Tett et Frères.	24 mars	Smith's Falls	Total, rembour., canal d'Ottawa.		327 03	
				Surchar. de péages sur minerai chimique		26 90	
				Total, remboursemen., canal Rideau		26 90	
				Total, remboursement		54,948 43	

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 6.—REMBOURSEMENTS, 1891-92—RÉCAPITULATION.
PÉAGES DES CANAUX—Suite.

Canal.	A qui payé.	Bureau.	Remboursement de péages sur	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
					\$ cts.	\$ cts.
Welland ..	Cie de Transport de Montréal	Port-Colborne ..	Grain ..	Droits remb. en vertu des S.R., ch. 29, s. 8.	33,988 08	
do ..	Cie de Transbordem., K. et M.	do ..	do ..	do ..	13,788 10	
do ..	A. D. Mackay, fils.	do ..	do ..	do ..	1,378 08	
do ..	John Malcolmson ..	do ..	do ..	do ..	494 82	
do ..	Fred Elliott ..	do ..	do ..	do ..	119 16	
do ..	A. M. Robertson ..	do ..	do ..	do ..	187 56	
do ..	J. B. Miller ..	do ..	do ..	do ..	216 00	
do ..	G. E. Jacques et Cie.	do ..	do ..	do ..	1,497 24	
do ..	J. B. Faugriève et Fils.	do ..	do ..	do ..	578 88	
do ..	O. A. Thorp et Cie.	do ..	do ..	do ..	52 92	
do ..	Thos. Myles et Fils.	do ..	do ..	do ..	119 26	
do ..	Beemer et Sullivan.	do ..	Sable pour construction du canal.	do ..	102 48	
do ..	H. A. Young ..	do ..	Surcharge de péages sur farine.	do ..	15 15	
			Total, remboursement, canal Welland.			54,387 73
Saint-Laurent ..	Cie de Transport de Montréal	Kingston ..	Partie non employée de passe, Ire sec. Saint-Laurent		19 38	
do ..	do ..	Montréal ..	Ciment pour construction du canal		77 06	
do ..	Capit. D. W. Salvail	Cornwall ..	Surcharge de péages, Ire sec., Saint-Laurent.		2 66	
do ..	Prosper Laplante ..	do ..	Surch. de péag. sur charge "Ontario," Irs., St.-Laurent		17 61	
do ..	D. Leroux ..	Montréal ..	Remboursement d'annuité.		10 00	
do ..	Wm. Davis et Fils.	Cornwall ..	Bois de construction pour le canal.		80 07	
			Total, remboursement, canaux du St.-Laurent			206 77
Ottawa ..	J. R. Ward.	Carillon ..	Surcharge de péages sur billots sciés.		144 00	
do ..	Foupre et Fraser.	Grenville ..	Bois de service pour construction du canal.		183 03	
			Total, remboursement, canaux d'Ottawa.			327 03
Rideau ..	J. P. Tett et Frères.	Smith's-Falls..	Surcharge de péages sur minerai chimique.		26 90	
			Total, remboursement, canal Rideau.			26 90
			Total, remboursement.			54,948 43

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

STATISTIQUE DES CANAUX.

N^o 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains & des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.		Montant des péages, descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		\$	cts.		
Alcalis, potasse et perlasse.													
Pommes													
Produits agricoles, non énumérés, légumes													
Produits agricoles, non énumérés, animaux.													
FER													
INSTRUMENTS AGRICOLES.													
Orges													
Os.													
Brèques													
SOUFRE.													
Ciment et chaux hydraulique													
Argile, chaux et sable.													
Houille													
Mais													
Bestiaux.													
Coton, brut.													
Fatencerie et poterie													
Bois de teinture et mat. tinct.													
Poisson													
Lin et chanvre													
Farine de farine													
Meubles													
Gypse, naturel.													
Verre, de toutes sortes.													
Foin, pressé.													
Cochons.													
Chevaux.													
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.													
Glace													
Fer, chemin de fer.													

CHEMINES

" en guise.	27	559	108	10	35	499	499	499	998	61 12	99 80	99 80	99 80
" tout autre.													
Minéral de fer.													
Cryolithe ou minéral chimio, et autre minéral, exc. le fer.													
Saindoux et huile de saindoux.	1			1,773	8	554	2,327	2,327	17		116 35	116 35	116 35
Farine, de toutes sortes				29,428	9	18	29,447	29,447	80		3 46	3 46	3 46
Vanilles, autres que le lard.				3,745	29	51	3,745	3,745	80		5,889 30	5,889 30	5,889 30
Manure.				179	18		179	179	88		16 00	16 00	16 00
Mante.											561 75	561 75	561 75
Mélasse.											26 85	26 85	26 85
Clous.	66										7 60	7 60	7 60
Avone.	136			51,210	1	20	51,346	51,346	75		10,269 20	10,269 20	10,269 20
Huile, en barils.	5			47	1		47	47	55		0 20	0 20	0 20
Tourteaux oléagineux.											128 80	128 80	128 80
Pois	524			240			240	240	704		14 00	14 00	14 00
Pommes de terre											3 30	3 30	3 30
Lard.											7 35	7 35	7 35
Peinture.											12 00	12 00	12 00
Poix et goudron.											13,713 20	13,713 20	13,713 20
Guénilles											386 40	386 40	386 40
Seigle.											754 80	754 80	754 80
Résine.											0 30	0 30	0 30
Sel	1,188			494		3,523	3,774	3,774	2		12 67	12 67	12 67
Pierre, pour la taille.	251										51 40	51 40	51 40
" enivre.													
" impropre à la taille, non couvré.	203			255		2	257	257	257				
Graines, de toutes sortes													
Montons.													
Centre de soude.													
Acier	287			42			42	42	42		6 30	6 30	6 30
Sucre.	3			8,420			8,420	8,420	20		4 00	4 00	4 00
Spiritueux, bière, etc.	23			78			78	78	221		44 05	44 05	44 05
Tabac, brut				1			1	1	1		3 40	3 40	3 40
Suif											18 70	18 70	18 70
Ferblanc	3			102			102	102	17		38 31	38 31	38 31
Térébentine				255			255	255	258				
Blé	2,010			20,951			21,717	21,717	219,727		43,282 24	43,282 24	43,282 24
Blanc de plomb	46,410			1,070			1,071	1,071	1,071		214 20	214 20	214 20
" céreuse				6			6	6	6		348 72	348 72	348 72
Laine											3 98	3 98	3 98
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	1,169			308			308	308	46,653		1 75	1 75	1 75
Ecorce											382 23	382 23	382 23
Barils, vides				43,123			43,123	43,123	109		49 25	49 25	49 25
Barils, vides				39			39	39	40				
Courbes pour bâtiments.				40			40	40	40				
Flottes.													
Bois de chauffage, surnavires.	960			7,656			7,656	7,656	9,321		19 05	19 05	19 05

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cerelles.										\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Echinas à houblon												
Bois de serv., scié, sur navires, en radeaux.	1,955		22,065		41,154		1,641	68,481	70,122	285 37	12,241 58	12,536 95
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	127		114					241	241		13 78	13 78
Trav. de c. de f., sur navires, en radeaux.	1,875		1,186				129	3,061	3,190	5 88	122 76	128 64
Billots de sciage.	155						96	155	155		12 40	12 40
Douves et fonds, barils							132	96	96		17 60	17 60
“ pipes								132	132		24 68	24 68
“ Indes Occid.								19	19		7 81	7 81
Douves, saloirs.												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	3,696							25,752	25,752		3,859 56	3,859 56
Bois de const. carré, s. navires, en radeaux.	60						319	60	379	13 89	1 69	15 58
Traverses.	319											
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	2		13					15	15	6 00		6 00
Total du fret payant péages.	5,752	70,399	3,461	25,015	204,669	283,444	14,118	323,320	930,178	41,575 40	134,290 81	175,866 21
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.												
Alcalis, potasse et perlasse.			31						31			
Produits agricoles, etc., léguines			20						20			

Briques.	315								315			
Ciment et chaux hydraulique	1,680								2,939			
Argile, chaux et sable.	191								191			
Faïence et poterie.	122								141			
Poisson.	433								433			
Membres.	1								1			
Verre, de toutes sortes.	31								31			
Fer, chemin de fer.	56								3,028			
“ en grueuse.	209								56			
“ tout autre.	16								422			
Saindoux et huile de saindoux	323								16			
Clous.	9								570			
Huile, en barils.	20								41			
Peinture.	8								28			
Poix et goudron.	21								21			
Sel.	252								3,367			
Centre de soude.	38								324			
Acier.	6								6			
Sucre.	104								628			
Spiritueux, bière, etc.	75								330			
Etain.	1								48			
Blanc de plomb.	6								6			
Blanc de céruse.	50								2			
Laine.	2								684			
Marchandise, etc.	198											
Cryolithe, ou min. chimique, etc., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.												
Bois de cons. passé en franch., Welland à Port-Robinson.												
Grand total, fret.	11,328	70,662	12,197	25,015	204,669	283,444	14,118	323,320	242,312	702,441	263	944,733
Total des péages sur navires.												
“ passagers.												
“ effets en franchise.												\$2,104 40
Amendes et dommages.												594 70
Autres recettes.												429 81
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.												17,512 43
												223 73
												594 70
												429 81
												194,580 84

N^o 8.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1-92.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$ cts.	\$ cts.	
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes.														
Produits agricoles, non énumérés, légumes.														
Produits agricoles, non énumérés, animaux.														
Produits agricoles, non énumérés, animaux.														
Instrumentes aratoires.														
Orge.	1													
Briques.	204													
Os.														
Soufre.														
Ciment et chaux hydraulique.														
Argile, chaux et sable.														
Houille.														
Mais.														
Bœufs.														
Coton brut.														
Fabricerie et poterie.														
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson.														
Lain et chanvre.														
Fleur de farine.														
Membres.														
Gypse.	18													
Verre, de toutes sortes.	100	21												
Foin pressé.														
Cochons.														
Chevaux.														
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.														
Glace.			350											
Fer, chemin de fer.	127													
Fer, en gnense.														

CHEMIN DE FER ET CANAL.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		\$ cts.	\$ cts.	
" tout autre.	8	543	168	194	10	553	370	923	55	110	60			166
Minéral de fer.														
Cryolithe ou min. chimique et autre minéral, excepté le fer.														
Saindoux et huile de saindoux.														
Farine, de toutes sortes.														
Viandes, autres que le lard.														
Marbre.														
Manille.														
Mélasse.	18													
Clovis.														
Huile, en barils.														
Tourteaux oléagineux.														
Pois.														
Pommes de terre.														
Lard.														
Peinture.														
Poix et goudron.														
Guénilles.														
Seigle.														
Résine.														
Pierre, pour la taille.	1,188													
" ouvrée.	261													
" impropre à la taille, non ouvrée.														
Graines, de toutes sortes.														
Moutons.														
Centre de soude.														
Acier.														
Sucre.	2													
Spiriteux, bière, etc.														
Tabac, brut.														
Sulf.														
Etain.														
Térébenthine.	44,700													
Blé.														
Blanc de plomb.														
Blanc de céruse.														
Laine.														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	73	5	308	43,123	1,454	1,071	43,504	45,198	6,525	60	388	80	6,864	40
Écorce.														
Barils, vides.														
Courbes pour bâtiments.														
Flottes.														
Bois de chauffage, sur navires.														
" en radeaux.														

STATISTIQUE DES CANAUX.

N° 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Alcaïs, potasse et perlasse.																
Pommes																
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	9			400			91	1,101		1,192			27	55		29 38
Produits agricoles, non énumérés, animaux.									409				20	20		20 20
Instruments aratoires																
Orges.	21						21	21								0 41
Braves.																
Os.																
Soufre.	8						21	70					5	25		1 97
Ciment et chaux hydraulique						13										5 25
Argile, chaux et sable.	70															0 02
Houille.																
Maïs.	1															
Bœufs.																
Coton, brut.																
Faïence et poterie																
Bois de tent. et mat. tinctorial.																
Poisson	35						70	70								5 26
Lin et chanvre.																
Fleur de farine.	4,151							4,151					109	83		103 83
Membres.	1															0 02
Gypse.																
Verre, de toutes sortes.																
Foin, pressé																
Coehons																
Chevaux.	55						55	16								1 46
Peaux vertes et salées, cornes et sabots																
Glace.																
Fer, chemin de fer.																

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Ter en guense.	19	16					54	16		70		5	62			0 30
" tout autre																
Minéral de fer.																
Cryolithe, min. rai. chimique et autres minér., excepté le fer																
Saindoux et huile de saindoux																0 10
Farine, de toutes sortes.	1															
Viandes, autres que le lard.																
Marbre																
Mante																
Métaise.	48						48			48		0	90			0 30
Clois.		136														27 20
Avoine	5						5									0 10
Huiles, en barils																
Tourteaux oléagineux																
Pois																
Pommes de terre.																
Lard																
Peinture.																
Pois et goudron.																
Guénilles																
Seigle.																
Résine.																
Sel																
Pierre, pour la taille.																
" ouvrée																
" non ouvrée	203						203			203		12	67			12 67
Graines, de toutes sortes.																
Montons																
Cendres de soude																
Acier.	287						287			287		5	40			5 40
Sucre.	1						1			3		0	25			0 27
Spiritueux, bière, etc																
Tabac, brut																
Sulf.	3						3									0 06
Etain.																
Térébenthine.																
Blé.	2,010	1,710					2,010	3,206		5,216		37	75			380 04
Blanc de plomb.																
Blanc de céruse																
Laine																
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	1,096	349					1,096	359		1,455		25	49			9 92
Ecorce																
Barils, vides																
Corbeaux, pour bâtiments.		40						40		40						1 75
Flottes																
Bois de chauffage, sur navires	900	7,656					900	7,656		9,321		49	26			431 49
" en radeaux																

N^o 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article de fret transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cercles.....												
Echalas à houblon.....												
Bois de service, " en radeaux		995							1,045		113 05	113 05
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....		127							241		13 78	13 78
Traverses de ch. de fer, sur nav. " en rad.....	129	1,875						129	3,061		122 76	128 64
Bois de sciage.....		155						155			12 40	12 40
Douves et fonds, barils, pipes.....												
" " Indes Occid.....									19		7 81	7 81
Douves, saloirs.....												
Bardeaux.....		19										
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....		36						36			3 38	3 38
Bois de constr., carré, sur nav. " en rad.....	319	60						319	60		1 69	15 58
Traverses.....												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....												
Total du fret payant péages	5,199	18,526						35	436	6,078	167 56	1,257 89
Bois de cons. passés en franc de Welland à Port-Robinson.....		263										
Grand total, fret.....	5,199	18,789						35	436	6,078		1,425 45

Total des péages sur navires.....	401 83	360 58	762 41
do passagers.....	142 88	152 88	295 76
do articles en franchise.....	\$ 12 00		
Total des péages.....	712 27	1,771 85	2,483 62

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXÉ A.—Suite—CANAUX.

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	6	60					43	60	103		7 69	12 00	19 69	
Foinnes	49	5,045			6		55	5,045	5,100		4 87	722 95	727 82	
Produits agricoles non énumérés, légumes.	296	2,102					325	2,102	2,427		44 68	133 39	178 07	
Produits agricoles non énumérés, animaux	54	1,144					55	1,144	1,199		5 32	167 57	172 89	
Instruments aratoires	57	6					57	6	93		12 97	0 95	13 92	
Orge.	220	20,982					220	20,982	21,202		4 40	543 83	548 23	
Briques.	12,365	121			147		12,827	70	12,903		523 94	2 86	526 80	
Os	282	121			13		13	121	134		0 49	16 10	16 59	
Soufre	3,160	215			9		4,734	291	4,949		27 86	8 10	675 86	
Ciment et chaux hydraulique	19,382	8,618			3,227		22,800	8,618	31,418		551 01	1,434 82	1,434 82	
Argile, chaux et sable.	8	42,684			62		8	42,684	6,561		0 72	23,696 02	23,696 02	
Houille.	8	859			24		42	348	390		2 31	25 94	28 25	
Mais	42	348					323	16	339		61 92	3 05	64 97	
Besiaux.	187	16					76	13	89		4 70	2 60	7 30	
Coton, brut.	76	13					717	40	757		92 71	2 70	95 41	
Faitene et poterie.	600	40					1		1		0 04	0 04	0 04	
Bois de teinture et mat. tinct.	1						596	3,784	4,380		41 07	553 36	594 43	
Lin et chanvre.	331	775					332	775	1,107		38 55	133 14	171 69	
Fleur de farine.	1,779	141			7		1,779	141	1,920		24 61	5 33	29 94	
Meubles.	342	91					373	91	464		73 94	10 55	84 49	
Gypse.	936	455			8		979	455	1,434		58 16	27 46	66 62	
Verre, de toutes sortes.	133	289					133	289	422		8 40	19 16	27 56	
Foin, pressé.	1	43					1	43	44		0 05	6 38	6 43	
Cochons.	3,318	6					3,318	6	3,324		485 84	0 54	486 38	
Chevaux.	3,639	11			56		3,695	11	3,706		492 66	0 42	493 08	
Peaux ventes et salées, cornes et sabots.														
Glace.														
Fer, chemin de fer.														
„ en gueuse														

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
„ tout autre.	12,846	686					13,229	686	13,915		727 20	29 34	756 54	
Minerai de fer.														
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, except le fer	101	1,205					117	1,205	1,205		12 58	60 25	60 25	
Saindoux et huile de saindoux.	54	685					54	685	739		5 24	33 80	39 04	
Farine, de toutes sortes.	15	2					33	2	35		3 99	0 30	3 99	
Vandres, autres que le lard.							15		15		2 94	2 94	2 94	
Marbre.														
Manille.	700	24					825	24	849		81 35	1 20	82 55	
Mélasse.	1,974	664					2,301	664	2,965		443 20	35 15	478 35	
Cioux.	752	20,525					732	20,525	21,277		25 47	705 15	730 62	
Avoine.	738	157					832	161	993		118 57	24 10	142 67	
Huile, en barils.	12						12		12		1 10	1 10	1 10	
Tourteaux oléagineux.	860	46,930					860	46,939	47,799		17 26	1,509 75	1,527 11	
Pois.	211	130					9	139	148		9 65	9 65	10 09	
Pommes de terre.	448	219					448	219	659		14 49	58 44	73 93	
Lard.	263	33					287	33	320		54 39	16 65	71 04	
Peux et goudron	89	6					332	6	365		28 68	2 75	31 43	
Pois.	48	180					6	180	186		0 90	35 50	36 40	
Guéailla.	94	113					94	113	1,978		3 20	87 71	96 94	
Saigle.	754	30					6,968	41	7,009		81 29	5 65	808 23	
Résine.	4,182	30			2		1,803	113	1,916		91 29	1 97	360 81	
Sci.	328	1,585					2,891	1,585	4,476		123 31	235 50	360 81	
Pierre, pour la taille.	358						366		366		18 75	18 75	18 75	
„ brute.														
„ impropre à la taille, non ouverte.	8,058	2,023					8,058	2,023	10,081		301 66	189 15	1,197 81	
Graines, de toutes sortes	482	30					697	30	727		132 71	5 10	137 81	
Montons.	826	14			2		855	14	869		116 42	0 56	116 98	
Cendre de soude	3,257	26					3,872	26	3,898		740 53	1 75	742 28	
Acier.	381	475					683	475	1,158		123 80	0 15	216 40	
Sucre.	3	1					7	1	8		0 70	0 15	0 85	
Suprême, bière, etc.	458	43					26	43	26		2 44	2 44	2 44	
Tabac, brut.	11	14					75	14	89		5 11	0 70	5 81	
Suif.	4,113	25,152			64		4,113	25,152	40,089		92 63	2,090 34	2,182 97	
Trébeenthine.	148	304					156	304	156		30 63	30 63	30 63	
Blé	304	2					354	2	354		71 50	71 50	71 50	
Blanc de plomb.														
Blanc de céruse.														
Laine.														
Tous autres effets et marchandises, non énumérés.	6,157	2,924			7		7,486	2,924	11,039		1,165 43	472 05	1,637 48	
Dises, non énumérés.	181	20			2		233	20	255		32 15	2 16	34 31	
Ecorce.	260	3,944					260	3,944	4,204		3 90	70 42	74 32	
Barils, vides.	2,985	7,336					3,072	8,601	11,673		51 26	264 62	315 88	
Corbeilles pour bâtiments.														
Flottes.														
Bois de chauffage, sur navires en radeaux.														

STATISTIQUE DES CANAUX.

N^o 10.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Échelles à houblon	25,995		789	416			26,784	15,001	42,385	932 01	497 56	1,429 57
Bois de service, scié, sur navires en radeaux	15,185	4									0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	19,068	30					496	30	19,068	9 90	476 70	476 70
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	496						197	14,380	14,577	4 50	328 72	333 22
Liens de ch. de fer, sur navires	14,380										0 30	0 30
Billots de sciage	197										0 75	1 25
Douves et fonds, barils		8						8	8			
“ “ pipes		6						6	10	0 50		
“ “ l. Occidental.		4						4				
Douves, saloirs												
Radeaux												
Piquets et perches pour clo- sures, sur navires.												
Piquets et perches pour clo- sures, en radeaux.	434	2,093					434	2,093	2,527	7 13	35 17	42 30
Bois de const., carré, sur navires	3,732	4,510					3,732	4,510	8,242	96 20	121 80	218 00
“ “ en radeaux		9,376						9,376	9,376		24 40	24 40
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	42	8					42	8	50	15 90	0 90	16 80
Total, fret, ayant péages.	131,109	282,576	9,030	1,545	613	1,559	148,310	427,223	575,533	10,297 76	35,152 09	45,449 85
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.</i>												
Tous autres légumes		2						2	2			
Cendre.		36						36	36			
Barils, vides.		1						1	1			
Mais.		57,156						57,156	57,156			
Farine.		3,357						3,357	3,357			

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Verre, de toutes sortes.	1							1	1			
Chevaux.	1							1	1			
Fer, en greuse	371							371	371			
do, toute autre	14							14	14			
Farine, de toutes sortes.	18							18	18			
Vianes, autres que le lard.	94							94	94			
Marchandises, non énumérées.	228							228	228			
Pois.	524							524	524			
Seigle.	67,335							67,335	67,335			
Graines, de toutes sortes	21							21	21			
Spiritueux, bière, etc.	8							8	8			
Douves et fonds, pipes	120							120	120			
do Indes occident.	182,087							182,087	182,087			
Blé	140							140	140			
Bois de constr., carré, sur navir	1,820							1,820	1,820			
do en rad.	3,338							3,738	3,738			
Bois de constr., scié, sur navires							400					
<i>Articles en franchise, par arrêté du conseil.</i>												
Ciment.	469							469	469			
Argile.	483							483	483			
Houille.	74,382							74,382	74,382			
Pierre, pour la taille	724							724	724			
Cryolithe, ayant payé pleins péages sur le c. Rideau, en fr.												
Grand total, fret.	206,648	1,629	9,330	1,545	613	1,559	248,213	746,888	995,051			
										9,579 17	7,538 94	17,118 11
										702 19	2,334 36	3,036 55
												4,643 33
												161 10
												14,644 91
												85,033 85
										Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		
										Total, péages sur navires		
										“ “ passagers		
										“ “ marchandises en franchise.		
										Quaiage et emmagasinage.		
										Arrendes et dommages.		
										Hivernages, droits de bassin et autres recettes.		

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Total tonneaux.		Montant des péages, des péages, des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	3	60	31						34	60	94		6 80	12 00
Pommes		4,736								4,736	4,736			710 40
Produits agricoles, non énumérés, légumes	231	1,886	29						260	1,886	2,146		39 00	125 99
do do animaux	8	1,092							8	1,092	1,100		1 20	163 80
Instruments aratoires	4									4				0 80
Orges	47	12,263	315						362	12,263	12,263		352 77	352 77
Brèves		69								69	93		54 30	54 30
Os										93			13 95	13 95
Soufre	2,314		1,574						3,888	1,982	3,888		583 20	583 20
Ciment et chaux hydraulique	55	1,982	191						246	1,982	2,228		36 80	297 30
Argile, chaux et sable		83,588							145,831	145,831	145,831		21,877 65	21,877 65
Houille		845							1	6,515	6,515		0 15	1 80
Mais	1	12								12	15		48 40	3 00
Bestiaux									242	15	257		3 00	51 40
Coton brut	106	15	136						2	13	15		0 40	3 00
Raince et poterie	2	13							530		530		79 50	79 50
Bois de teint et mat. tinctorial	473		57											
Poisson														
Lan et chauvre														
Fleur de farine	84	3,631	1						85	3,631	3,631		544 65	544 65
Meubles		617							821	617	702		123 40	140 40
Gypse	290	37	31							37	368		7 40	71 60
Verre, de toutes sortes														
Foin, pressé	11								10	11	11		1 65	1 65
Cochons													4 35	5 85
Chevaux	10	29								29	39		6 30	6 30
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		42								42	42			
Glace														

CHEMINS DE FER ET CANAUx.

Fer, chemin de fer.	3,282														492 45
“ en grues.	3,032		56						3,282	1	3,283		0 15	0 15	463 20
“ tout autre.	1,448	12	383						1,831	12	1,843		1 80	274 65	276 45
Minéral de fer.															
Cryolithe ou minéral chim., et autre minéral, excepté le fer		1,205								1,205	1,205		60 25	60 25	60 25
Saindoux et huile de saindoux.	29	65	16						45	65	110		6 75	16 50	16 50
Farines, de toutes sortes.	18	27							18	27	45		4 05	6 75	6 75
Viandes, autres que le lard.	7	2							7	2	9		1 35	1 35	1 35
Marbre	9								9		9		1 80	1 80	1 80
Manille											84		16 80	16 80	16 80
Mélasses.	84								84		84		2 60	305 80	305 80
Claous	1,480	13	327						1,816	13	1,829		2 60	223 24	223 24
Avoine	311	2,673	41						352	2,673	2,673		21 40	91 80	91 80
Huile, en barils.		107								107	459		70 40	70 40	70 40
Tourteaux oléagineux.											12,840		743 00	743 00	743 00
Pois.	12,840	5								5	5		0 75	0 75	0 75
Pommes de terre.	8	58							8	58	66		8 70	49 80	49 80
Lard.	187	38	24						211	38	249		42 20	7 60	39 80
Poix et godron.	25	7	21						46	7	53		1 40	10 60	10 60
Guenilles	3	175							3	175	178		35 00	35 60	35 60
Seigle	643								643		643		53 16	53 16	53 16
Résine	2								2		2		0 40	0 40	0 40
Sel	1,708	2,786							4,494		4,494		674 10	674 10	674 10
Pierre, pour la taille ouverte.	1,565	145							1,445	1,565	1,710		284 75	284 75	284 75
“ impropre à la taille, non ouverte.	3								3		3		0 60	0 60	0 60
Graines, de toutes sortes.	100								100		100		8 40	8 40	8 40
Montons.	251								251		251		37 65	37 65	37 65
Centre de soude.	2								2		2		0 30	0 30	0 30
Acier	402	24	213						615	24	639		4 80	94 35	94 35
Sucre	600	29							629		629		0 60	567 60	567 60
Saintreux, bière, etc.	2,220	3	615						2,835	3	3,000		91 60	180 00	180 00
Talpac, brut	140	458	392						442	458	900		0 15	0 15	0 15
Sulf.	13	1							13	1	13		1 95	1 95	1 95
Étain.	392	5	48						440	5	445		1 00	89 00	89 00
Térébenthine.	6								6		6		1 20	1 20	1 20
Bié	8,588								16,412		16,412		1,661 26	1,661 26	1,661 26
Blanc de plomb	127	8							135	8	143		27 00	27 00	27 00
Blanc de ceruse	245	50							293	50	343		56 60	56 60	56 60
Laine	9	2							11	2	13		0 30	1 95	1 95
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	2,899	1,734	754						3,653	1,734	5,387		346 80	1,077 40	1,077 40
Ecorce															
Barils, vides.	127	14	1						128	14	142		1 70	25 34	25 34
Corbues, pour bâtiments															
Flottes															
Bois de chauffage, sur navires.	435								435		435		29 00	29 00	29 00

STATISTIQUE DES CANAUx.

N° 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux.												
Cercles.												
Echalas à houblon.												
Bois de serv., scié, sur navires	243	843					243	843	1,086	21 75	30 25	102 00
Bois de serv., scié, en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.												
Liens de ch. de fer, sur navires												
Liens de ch. de fer, en radeaux												
Billets de sciage.												
Douves et fonds, pipes.												
" " Indes Occid.												
Douves, soloirs.												
Barreaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.												
Bois de const., carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	39						39		39	15 60		15 60
Total, fret payant péages.	22,729	97,852					30,915	218,609	249,524	5,218 19	28,809 46	34,027 65
Articles en franch. ayant payé moins péages sur le c. <i>Welland</i> .												
Tous autres prod.agric, légumes												
Aleais.												

Mais.	54,669	54,669										
Farine.	3,357	3,357										
Verrerie.	1	1										
Chevaux.	371	371										
Fer, en gueuse.	18	18										
Farine, de fontes sorties.	94	94										
Vianles, autres que le lard.	228	228										
Marchandises.	524	524										
Pois.	68,211	68,211										
Seigle.	2	2										
Graines, de toutes sortes	21	21										
Spirtueux, bière, etc.	181,211	181,211										
Ble.	1	1										
Barils, vides.	3,738	3,738										
Bois de service, scié, sur navires	1,820	1,820										
Bois de const., carré, en radeaux	8	8										
Douves, pipes.	120	120										
" " Indes occidentales.	5,861	5,861										
Houille, par arrêté du conseil.	1,629	1,629										
Cryolithe.												
Grand total, fret.	28,290	413,514					121,157	584,671	571,447			
										5,687 37	5,840 12	11,527 49
										* 263 55	1,706 40	1,969 95
										11,199 11	36,355 98	47,555 09

Total des péages sur navires
do passagers.....
do marchandises en franchise..... \$ 8,210 95
Total des péages.....

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.																
Pommes.	3				6				9			9				0 89
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	40	309			6				55	309	364					17 42
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	65	216							65	219	281					13 08
Produits agricoles, non énumérés, instruments aratoires.	46	52							47	52	99					7 89
Os.	87							1	87	2	89					13 12
Drègues.	290	8,710							220	8,719	8,939					195 46
Soufre.	12,318	76						147	12,465	76	12,541					472 50
Ciment et chaux hydraulique.	282	28						13	291	28	319					2 64
Argile, chaux et sable.	840	215						9	846	215	1,061					27 86
Houille.	19,327	6,636						3,227	22,554	6,636	29,190					92 36
Mais.	8	4,096			62				8	38	46					1,100 62
Bestiaux.	41	336							41	336	377					1,818 87
Coton, brut.	81	1							81	1	82					26 30
Faïencerie et poterie.	74	40							74	40	114					13 57
Bois de teint et mat. tinctoriales.	187	1							187	1	188					4 30
Poisson.	589	79							589	79	668					15 91
Lin et chanvre.	247	158							247	158	405					0 04
Fleur de farine.	1,779	141							1,779	141	1,920					8 71
Meubles.	52	54							52	54	106					49 78
Gypse.	386	455							386	455	841					31 29
Verre, de toutes sortes.	123	260							123	260	383					20 94
Foin, pressé.	1	1							1	1	2					5 33
Cochons.	36	5							36	5	41					12 89
Chevaux.																66 62
Peaux vertes et sal., cor. et sabots.																27 46
Glace.																6 90
Fer, chemin de fer.																14 81
																0 08
																3 93

CHEMINS DE FER ET CANALUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages, Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
" en guise.	607	11							607	11	618					29 88
" tout autre.	11,398	674							11,398	674	12,072					480 09
Minéral de fer.																
Cryolithe ou minéral chimique et autre min. excepté le fer.	72	143							72	143	215					11 45
Saindoux et huile de saindoux.	36	658							36	658	694					32 29
Farines, de toutes sortes.	26								26		26					2 64
Viandes, autres que le lard.	6								6		6					1 14
Maître.																
Manille.	616	24						125	741	24	765					65 75
Melasses.	485	651							485	651	1,136					80 00
Cioux.	752	17,852							752	17,852	18,604					507 38
Avoine.	427	50						48	480	54	534					50 87
Tourteaux oléagineux.	12								12		12					1 10
Pois.	800	34,090							800	34,099	34,899					784 11
Pommes de terre.	9	134							9	134	143					9 34
Lard.	440	153							440	153	593					48 54
Peinture.	76	181							76	181	257					51 24
Poix et goudron.	6	26						222	286	26	312					20 83
Guano.	3	5							3	5	8					0 80
Seigle.	94	1,335							94	1,335	1,429					34 55
Résine.	752	113							1,801	113	1,914					5 65
Sel.	2,474	39						1,049	2,474	41	2,515					96 54
Pierre, pour la taille.	328	20						2,418	2,746	20	2,766					104 31
" ouvrée.	355							8	363		363					18 15
" non ouvrée.																
Graines, de toutes sortes.	8,058	1,772							8,058	1,772	9,830					180 75
Moutons.	80	98							80	98	178					367 35
Centre de soude.	14	6						2	226	14	240					10 01
Acier.	1,037	23							1,037	23	1,060					23 63
Sucre.	241	17							241	17	258					174 68
Spiritueux, bière, etc.																
Tabac, brut.																
Suif.	6	38						13	13	38	51					0 49
Étain.	14	14						64	66	69	135					11 56
Térébenthine.	21	19,564							4,113	19,564	23,677					4 61
Blanc de plomb.	61								61		61					521 11
Blanc de céruse.																
Laine.																
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	3,258	1,190						212	3,933	1,719	5,652					125 25
Barils, vides.	54	6							105	8	113					3 75
Corbes pour bâtiments.	260	3,044							260	3,044	3,304					8 97
Flores.	2,985	7,101							3,072	8,106	11,238					74 32
Bois de chauffage, sur navires et radeaux.																286 88

STATISTIQUE DES CANALUX.

No 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.					
															\$ cts.		$ cts.
CHEMINS DE FER ET CANAUX.															
Houblon.....	25,752	14,342	4	416					26,841	14,758	4		417 31	1,327 57	0 15
Echelles à houblon.....															
Bois de service, scié, sur nav. en rad.....		789											0 15	0 15	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....															
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.....	496								496					476 70	10 49
Traverses, sur navires.....															
“ “ en radeaux.....	197	14,380							197	14,380			9 90	328 72	833 22
Billots de sciage.....															
Douves et fonds de barils.....															
“ “ pipes.....															
“ “ Indes Oc.....			8							8				0 30	0 30
Douves, salours.....			6							6				0 75	1 25
Bardeaux.....	4								4						
Prisquets et perches pour clôtures, sur navires.....															
Prisquets et perches pour clôtures, en radeaux.....	434	2,008							434	2,008				35 17	42 30
Bois de const., carré, sur nav. en rad.....	3,732	4,510							3,732	4,510				121 80	218 00
Traverses.....															
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	8								8					24 40	24 40
Total du fret payant péages.....	108,380	184,724	844	1,545	613	1,559	7,558	20,786	117,895	208,614	826,009	5,095 11	6,327 09	11,422 20	
<i>Articles en franchise, par pleins péages sur le canal Welland.</i>															
Maïs.....											2,487				

Articles en franchise, par arrêté en conseil.	Montée.	Descente.	Total, péages sur navires.....		do		Total, péages
			passagers	marchandises en franchise.....	\$	cts.	
Ciment et chaux hydraulique.....	469						
Argile, chaux et sable.....	483						
Houille.....	68,771		24,054	443	92,855	443	93,278
Fer, tout autre.....	14					14	14
Bois de const., carré, sur navires.....	140					140	140
Pierre pour la taille.....	724					724	724
Grand total, fret.....	178,358	187,834	844	1,545	613	1,559	31,622
			211,437	212,167	423,604		
Total, péages sur navires.....	3,891 80	1,698 82	5,590 62				
do	408 64	627 96	1,036 60				
do	\$5,083 63						
Total, péages.....	9,395 55	8,653 87	18,049 42				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CHEMINS												
Alcalis, potasse et perlasce.												
Pommes.	18	20							18	20	20	3 80
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1	26							1	26	44	1 93
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	1	440							1	440	441	42 02
Instruments aratoires.	3	1,449							3	1,449	1,449	120 39
Drape.	10	150							10	150	13	2 05
Draps.	8	8							8	8	150	11 22
Os.												
Soudre.												
Ciment et chaux hydraulique.	20	20							20	20	8	0 80
Argile, chaux et sable.	400	7,302							400	7,302	20	1 97
Houille.	648	648							648	648	7,702	211 49
Maïs.	4	4							4	4	648	23 78
Bœstiaux.	1	759							1	759	700	50 94
Coton, brut.												
Fatencerie et poterie.												
Bois de teinture et matières tinctoriales.	1	6							1	6	7	0 66
Poisson.	6	71							6	71	77	6 60
Lin et chanvre.	6	26							6	26	34	4 18
Fleur de farine.	8	8							8	8	26	34
Meules.												
Gypse.												
Verre, de toutes sortes.	1	1							1	1	1	0 19
Font, pressé.	208	208							208	208	208	19 17
Cochons.	9	9							9	9	9	0 72
Chevaux.	24	173							24	173	197	9 87
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	16	16							16	16	16	1 56
Glace.												
Fer, chemin de fer.												
" en greusé.												
" tout autre.												
Minéral de fer.	8	58							8	58	66	2 60

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe ou minéral chim., et aut. min., exc. le fer.	885	885									885	41 75
Saïndoux et huile de saïndoux.	27	27							27	27	27	2 47
Farines, de toutes sortes.	55	55							55	55	55	5 27
Viandes, autres que le lard.												
Marbre.	24	24							24	24	24	1 42
Ménille.	10	10							10	10	11	0 75
Clous.	13	13							13	13	2,901	221 38
Avoine.											25	2 70
Huile, en barils.	12	12							12	12	25	2 70
Tourteaux oléagineux.												
Pois.	3,141	3,141							3,141	3,141	3,141	214 62
Pommes de terre.	654	654							654	654	654	57 14
Lard.	1	1							1	1	43	2 04
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	25	25							25	25	1	0 19
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	1	1							1	1	1	0 19
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	6	6							6	6	6	0 96
Chiffons.	48	48							48	48	48	4 42
Soie.												
Résine.	15	15							15	15	15	1 39
Sel.												
Pierre, pour la taille.	3	3							3	3	3	0 20
" ouverte.												
" impropre à la taille.	33	33							33	33	33	2 76
Graines, toutes sortes.	411	411							411	411	411	31 00
Moutons.												
Centre de soude.	16	16							16	16	17	0 50
Acier.	50	50							50	50	53	10 84
Sucre.	17	17							17	17	21	1 53
Spiritueux, bière, etc.	29	29							29	29	29	2 92
Tobac, brut.	2	2							2	2	2	0 15
Suif.												
Raisin.												
Verbeurine.	24	24							24	24	24	2 19
Bie.	1	1							1	1	1	0 19
Bianc de plomb.	1	1							1	1	1	0 05
Bianc de cèruse.	7	7							7	7	7	0 70
Laine.	89	89							89	89	386	50 29
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Écorce.	32	32							32	32	32	4 03
Barils, vides.	1	1							1	1	1	0 03
Courbes, pour bâtiments.	30,480	30,480							30,480	30,480	30,480	323 75
Flottes.	38,948	38,948							38,948	38,948	40,307	1,606 47
Bois de chauffage, sur navires.	165	165							165	165	120	1 20
" en radeaux.	4	4							4	4	4	0 41
Caroles.												
Échelles à honblon.	325,711	325,711							325,711	325,711	413,790	30,707 22
Bois de service, scié, sur navires.	95	95							95	95	95	1 11
" do en radeaux.	40	40							40	40	40	3 31
Mâts, espars, et poteaux de télégraphie, sur navires.												
" do en radeaux.												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant total des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Liens de chemin de fer, sur navires, en radeaux.		435						435	\$ cts. 71 97
Billots de sciage.		17,838						17,838	410 54
Douves et fonds, barils.									
“ “ pipes.									
“ “ Indes occidentales.									
“ “ saloirs.		189						684	517 31
Bardeaux.		3		445				4	1 72
De Fiqués et perches pour clôtures, sur navires, en radeaux.		2,804						2,804	76 30
Bois carré, sur navires, en radeaux.		3,080						3,080	53 64
Traverses.		220						220	0 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué.		2						2	0 47
Total du fret payant péages.	326,608	114,807		89,284			326,608	204,091	530,699 34,955 37
En franchise, par arrêté en conseil—									
Bois de chauffage.		3,180						3,180	
Flottes.		15,020						15,020	
Bois de service, scié.		387						387	
Bois de construction, carré.		2,160						2,160	
Bois de sciage.		11,986						11,986	
Grand total, fret.	326,608	147,740		89,284			326,608	237,024	563,632

Total, péages sur navires.

do passagers.

do articles en franchise.

Amendes.

Autres recettes.

3,432 93

158 05

\$463 56

10 00

8 00

\$8,564 95

Total, à part les loyers de poudoirs d'eau.

ANNEXE A.—*Suite*—CANALUX.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Alcalis, potasse et perlasse.	3	900							\$ cts. 61 84
Fommes.					46		3	955	958
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux.					1		1	1	0 10
Instruments aratoires.									
Orge.	388	504					504	338	44 92
Briques.	329	100			237		329	337	38 70
Os.							341		34 10
Soufre.								31	3 10
Ciment et chaux hydraulique.	410	245			4,092		410	4,337	4,747 471 87
Argile, cliaux et sable.	40	215			85,648		40	85,863	8,386 61
Houille.									
Mais.									
Bestiaux.		60						60	2 00
Coton, brut.									
Falencerie et poterie.		15						15	1 50
Bois de teinture et matières tinctoriales.					62			62	6 20
Poisson.									
Lin et chanvre.									
Filax de farine.	237	36					237	36	9 10
Meubles.					2			2	0 58
Gypse.									
Verre, de toutes sortes.									
Foin, pressé.	625	2,345	133				768	2,345	3,103 138 06
Coehons.								9	0 30
Chevaux.		9						9	
Feaux vertes et salées, cornes et sabots.									
Glace.									
Fer, chemin de fer.									
“ en guense.									
“ tout autre.									
Minéral de fer.	25						25		0 84

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Ann.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Cryolithe ou minéral chim. et autre min., excepté le fer.									
Saindoux et huile de saindoux									
Farine, de toutes sortes.									
Vianades, autres que le lard.									
Marbre.									
Manille.									
Mélasses									
Clous.									
Avoine	1,391		484				484		12 00
Huile, en barils	6								94 80
Tourteaux oléagineux									3 49
Pois.	1,513								50 50
Pommes de terre.	3								0 24
Lard									0 40
Peinture									11 80
Pois et goudron									0 40
Graisses									0 40
Sciepe	124								204 20
Résine.	1,012								134
Sel.	373								1,012
Pierre, pour la taille.									1,273
" ouvrée									426
" impropre à la taille, non ouvrée.									176
Graines, de toutes sortes									5 87
Moutons	3								9 85
Centres de soude									
Acier.									
Sucre.									
Spiritueux, bière, etc.									
Tabac, brut									
Saif									
Rhin.									
Tarabenthine.									
Bile.									
Ble.									
Bleuc de plomb.									
Bleuc de céruse.									

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Laine	685								288 88
Tous autres effets et marchandises non énumérés.									1 64
Ecorce	5								0 25
Barils, vides.									810 05
Barils, pour bâtiments	3								24,029
Courbes, pour bâtiments	594								97,012
Flottes	11,561								63
Bois de chauffage, sur navires									5,749 70
Bois " en radeaux									5 00
Cercles.	33,588								1,919
Échelles à honblon.									163 16
Bois de service, scié, sur navires.									
Bois de service, scié, en radeaux.									
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires	1,092								
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux									
Liens de chemin de fer, sur navires.									
Liens de chemin de fer, en radeaux.									
Billots de sciage									
Douves et fonds, barils									
Pipes.									
Indes Occidentales	7								14 21
Douves, saloirs.									
Bardeaux									
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.									
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.									
Bois de construction, carré, sur navires.									
Bois de construction, carré, en radeaux									
Traverses									
Articles en bois et bois en partie fabriqués.									
Total, fret payant péages.	50,072	8,282	78,341	443			128,413	105,070	233,483
Houille, en franchise.	345						345		345
Grand total du fret.	50,417	8,282	78,341	443			128,758	105,070	233,828

Total des péages sur navires.....
 " passagers.....
 " articles en franchise.. \$30.34
 Amendes et dommages.....
 Autres recettes.....
 Revenu total, à part les loyers de pouv. d'eau 19,338 24

B. H. TEAKLES,
 Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonx.	Montant total des péages. \$ cts.
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse.		22									22	2 64
Pommes.	31	82							31	82	112	3 88
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux.	363	11							363	11	374	17 78
Instruments aratoires.	46	416							46	416	462	15 16
Briques.	368	106							368	106	474	17 56
Os.	18	26							18	26	44	1 26
Soufre.	11	11							11	11	22	0 88
Ciment et chaux hydraulique.	186	38							186	38	224	6 01
Argile, chaux et sable.	90	2							90	2	92	2 16
Houille.		9,319								9,319	9,319	410 79
Maïs.	4	24							4	24	28	0 75
Bœufs.	4	3							4	3	7	0 20
Coton, brut.												
Pânerie et poterie.	43	30							43	30	73	7 95
Bois de teinture et matières tinctoriales.	11	13							11	13	24	2 16
Poisson.	74	9							74	9	83	2 16
Lin et chanvre.												
Farine.	110	466							110	466	576	14 70
Meubles.	13	26							13	26	39	4 10
Gypse.												
Verre, de toutes sortes.	51	6							51	6	57	5 67
Foin, pressé.	506	4							506	4	510	12 05
Cochons.												
Chevaux.	5	9							5	9	14	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	11	8							11	8	19	0 73
Glace.												
Fer, chemin de fer.	10								10		10	0 24
“ en grueuse.	62	13							62	13	75	2 25
“ tout autre.	335	84							335	84	419	11 59
Minéral de fer.												

CHEMIN DE FER ET CANAUx.

STATISTIQUE DES CANAUx.	2 049		2,584		535		2,049		535		2,584	
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.
Cryolithe ou minéral chim., et autre min., except. le fer.												
Saindoux et huile de saindoux.	22	27					22	27			22	27
Farines, toutes sortes.	11	36					11	36			11	36
Vianides, autres que le lard.	4	2					4	2			4	2
Marine.												
Manille.	79	1					79	1			79	1
Méasse.	306	5					306	5			306	5
Clous.	140	770					140	770			140	770
Avone.	177	275					177	275			177	275
Tourteaux oléagineux.	121	28					121	28			121	28
Pois.	16	277					16	277			16	277
Pommes de terre.	227	57					227	57			227	57
Lard.	25	1					25	1			25	1
Peinture.	20	8					20	8			20	8
Pois et goudron.	8	6					8	6			8	6
Guénilles.	137	25					137	25			137	25
Seigle.	5	5					5	5			5	5
Résine.	1,781	176					1,781	176			1,781	176
Sel.	20	37					20	37			20	37
Pierre, pour la taille.	20	4					20	4			20	4
“ ouvrée.	8	8					8	8			8	8
“ impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, toutes sortes.	14	14					14	14			14	14
Montons.	14	14					14	14			14	14
Centre de soude.	31	65					31	65			31	65
Acier.	580	67					580	67			580	67
Sucre.	1	1					1	1			1	1
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut.	14	14					14	14			14	14
Sulf.												
Étain.	24	146					24	146			24	146
Térébenthine.	23	34					23	34			23	34
Blé.	34	5					34	5			34	5
Blanc de plomb.	773	482					773	482			773	482
Blanc de céruse.	20	27					20	27			20	27
Laine.	75	75					75	75			75	75
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	440	300					440	300			440	300
Écorce.	24,508	3,056					24,508	3,056			24,508	3,056
Barils, vides.												
Corbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de chauffage, sur navires en radeaux.												
Cerclés.												
Échelles à houblon.	16,469	10,126					16,469	10,126			16,469	10,126
Bois de service, scié, sur navires.	10	10					10	10			10	10
“ de “ en radeaux.	34	34					34	34			34	34
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires en radeaux.												

N^o 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Liens de chemins de fer, sur navires.....	5,365	66							5,365	66	5,431	\$ 571 27
“ “ en radeaux.....	815								815		815	86 69
Billots de sciage.....	61	187							61	187	248	6 00
Bardeaux.....	77	61							77	61	138	22 19
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	5	9							5	9	14	2 51
“ “ en radeaux.....												
Bois de construction, carré, sur navires.....	495	20							495	20	515	21 77
“ “ en radeaux.....	83	14							83	14	97	8 26
Traverses.....	7	16							7	16	23	2 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....												
Total, fret payant péages.....	57,570	27,988	6,984						64,504	27,988	92,492	3,677 93
Houille en franchise, par un arrêté du conseil.....	4,275								4,275		4,275	
Bois de chauffage.....	4,380								4,380		4,380	
Pierre en franchise, pour la construction du canal.....	350								350		350	
Minéral chimique en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.....		554								554	554	
Grand total, fret.....	63,575	28,542	6,984						73,509	28,542	102,051	
Total des péages sur navires.....												1,798 75
“ “ passagers.....												140 42
“ “ houille en franchise.....												\$114 11
“ “ bois de chauffage en franchise.....												73 00
“ “ pierre en franchise.....												8 18
“ “ minéral chimique en franchise.....												27 70
Quatre et emmagasinage.....												181 18
Amendes et dommages.....												20 00
Autres recettes.....												314 70
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....												6,082 98

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.			
Poisson.....	20	636									636	6 56	
Farine.....	1,839	68							20		1,907	19 07	
Houille.....	230	25,390							1,839		25,610	256 10	
Pois de construction.....	2,376	1,044							290		3,420	34 20	
Autres produits agricoles.....	3,945	5,597							2,376		5,597	95 42	
Autres marchandises.....	1,461	509							3,945		1,970	19 70	
Total du fret payant péages.....	9,861	33,244							1,461		9,861	431 05	
Péages sur navires.....													1,835 98
Autres recettes.....													8 28
Total, revenu.....													2,320 31

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N^o 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcals, potasse et perlasse.											
Pommes.											
Produits agricoles non énumérés, légumes annuels.											
Instruments aratoires.											
Orge.		7								7	0 68
Os.											
Soufre.											
Ciment et chaux hydraulique.											
Argile, chaux et sable.											
Houille.											
Maïs.											
Bœstiaux.											
Coton, brut.											
Falence et poterie.											
Pois de teinture et matières tinctoriales.											
Poisson.											
Lin et chanvre.											
Flour de farine.	25								25		0 25
Mantiles.											
Gypse.											
Verre, de toutes sortes.											
Pain, pressé.											
Forcs.											
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.											
Glace.											
Fer, chemin de fer.											
" en gueuse.											
" tout autre.											
Minéral de fer.											

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Cryolithe ou minéral chim. et autre min., excepté le fer.											
Saindoux et huile de saindoux.											
Farine, de toutes sortes.											
Vianées, autres que le lard.											
Marbre.											
Mantille.											
Mélasses.											
Clous.											
Avoine.											
Huile, en barils.											
Tourteaux oléagineux.											
Pois.											
Pommes de terre.											
Lard.											
Peinture.											
Poix et goudron.											
Craquelles.											
Seigle.											
Résine.											
Sel.											
Pierre, pour la taille.											
" ouvrée.											
" impropre à la taille, non ouvrée.											
Graines, de toutes sortes.											
Moutons.											
Cendres de soude.											
Acier.											
Sucre.											
Spiritueux, bière, etc.											
Tabac, brut.											
Suif.											
Étain.											
Térébenthine.											
Blé.											
Blanc de plomb.											
Blanc de céruse.											
Laine.	57								57		4 02
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	32								32		0 94
Ecorce.											
Barils, vides.											
Courbes pour bâtiments.											
Flottes.											
Bois de chauffage, sur navires.	12,915								12,915		12 16
" en radeaux.											145 86
Cercles.											
Rehalas à houblon.											
Bois de service, scés, sur navires.	711								711		15 63
" en radeaux.	160								160		3 60
Mâts, espars, et poteaux de télégraphie, sur navires.	166								166		10 10
" en radeaux.											

STATISTIQUE DES CANAUX.

N^o 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Traverses de chemin de fer, sur navires	115						115		115	2 39
“ en radeaux	170	10					170	10	180	7 46
Efflots de sciage	3,089	125					3,089	125	3,214	25 54
Doüves et fonds de barils										
“ de pipes										
“ Indes occidentales.										
“ saloirs, barils	162	9					162	9	171	14 88
Bardeaux										
Piquets et perches pour clôtures, sur navires										
“ en radeaux	50						50		50	0 75
Bois de construction, carré, sur navires	90	1,143					90	1,143	1,233	15 38
“ en radeaux	25	200					25	200	225	4 50
Traverses										
Articles en bois et bois en partie ouvré	17,717	4,241					17,717	4,241	21,958	264 09
Total, fret payant péages										
Total des péages sur navires										
do voyageurs										
Autres recettes										
Total du revenu à l'exclusion des loyers de chutes d'eau										

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. \$ cts.
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	104	54							104	54	158	3 03
Produits agricoles, non énumérés, légumes, animaux	10	255							10	255	265	5 12
Instuments aratoires.	10	2							10	2	12	0 35
Orge	36	565	360						396	565	961	18 04
Boisques												
Os		2								2	2	0 04
Soufre	1								1		1	0 02
Ciment et chaux hydraulique.	101								101		101	1 90
Argile, chaux et sable.		572									1,559	28 33
Houille	3						987		3		1,559	28 33
Mais	3								3		3	0 06
U. S.	3								3		5	0 10
Besiaux												
Coton, brut	11								11		11	0 28
Faïence et poterie	2								2		2	0 05
Bois de teinture et matières tinctoriales	6								6		6	0 12
Poisson												
Lin et chanvre	9								9		9	0 18
Fleur de farine.	72	8	10						82	11	93	2 41
Meubles												
Gypse	12								12		12	0 32
Verrerie, de toutes sortes.												
Foin, presse.												
Cochons	34	11	3						37	12	49	0 98
Chevaux								1			1	0 02
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	150								150		150	3 75
Glace												
Fre, chemin de fer.												
" en grueuse	42	1							42	1	43	0 82
" tout autre												
Mineral de fer.												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	Mon-tée.	Des-cente.	
Cryolithe ou min. chem. et autres min., excepté le fer.									
Saindoux et huile de saindoux	1						1		0 02
Farines, de toutes sortes.									
Vandées, autres que le lard.	8						8		0 21
Maigre	44						44		1 10
Mante	82						94		2 88
Mélasse	17						17		0 64
Cious	18				12		18		1 92
Avoine	57						57		0 02
Huile, en barils	1						1		13 17
Tonrteaux oléagineux	48				12		60		0 14
Pois	7						7		0 18
Pommes de terre.	2						2		3 80
Lard	202						202		0 99
Peinture.	1						1		
Poix et goudron	28						28		
Guénilles.	1,511						1,511		15 41
Soigle	10						10		2 86
Régaine.	13						13		0 02
Sel	110						110		0 33
Pierre, pour la taille.	8						8		2 79
" ouvrée.	2						2		0 04
" impropre à la taille, non ouvrée	1						1		0 03
Graines, de toutes sortes	30						30		7 71
Monton	152						152		1 08
Caoutchou de soude	10						10		
Acier.	13						13		
Sucre	110						110		
Spiritueux, bière, etc.	8						8		
Tabac, brut	2						2		
Sulf.	1						1		
Étain.	380						380		
Térébenthine	43						43		
Bé									
Bianc de plomb									
Bianc de céruse.									

Bois	965						965		63	1,028	25 57
Tous autres effets et marchandises, non énumérés											
Ecorce											
Barils, vides											
Courbes pour bâtiments	192						342			342	2 85
Flores.											
Bois de chauffage, sur navires.											
" en radeaux.											
Cerclés	80						369		463	852	9 60
Échalis à houblon.											
Bois de service, scie, sur navires	463										
" en radeaux											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											
" en radeaux.	27								27	27	0 30
Liens de chemins de fer, sur navires.											
" en radeaux.											
Billots de sciage.											
Donves et fonds, barils.											
" Indes Occidentales.	3						3		1	4	0 21
Donves.											
Bardeaux											
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.											
" en radeaux											
Bois de construction, carré, sur navires	3,305								3,305	3,305	41 25
" en radeaux											
Traverses	1						1			1	0 05
Articles en bois et bois en partie fabriqué.											
Total, fret payant péages.	3,963						4,861		7,957	12,518	201 30
Total des péages sur navires.											255 84
do passagers.											179 87
do Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.											637 01

STATISTIQUE DES CANAUX.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-mentionnés

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurént		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>						
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadiens	370,883	4,150 94	669,196	3,888 03	68,558	226 70
Navires à vapeur américains	470,308	7,062 68	21,030	166 50	378	5 29
Voiliers canadiens	192,981	3,893 09	1,165,469	12,546 61	44,488	580 36
Voiliers américains	108,348	2,405 72	69,070	516 97	115,086	1,491 28
Total, classe n° 1.	1,142,520	17,512 43	1,924,765	17,118 11	228,510	2,303 63
<i>Classe n° 2.</i>						
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	33,996	429 81	64,671	3,036 55	4,298	75 19
<i>Classe n° 3.</i>						
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	225	31 01	12,903	526 80	666	38 70
Soufre	66	9 90	291	27 86		
Ciment et chaux hydraulique	50	6 32	4,949	675 56	31	3 10
Argile, chaux et sable	70	5 25	31,418	1,434 82	4,747	471 87
Poisson	305	40 56	757	95 41		
Gypse			1,920	29 94		
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,324	496 38		
“ en gueuse	499	99 80	3,706	493 08		
“ tout autre	993	172 02	13,915	756 54	25	0 84
Acier	8,420	1,263 00	869	116 98		
Sel	1,804	354 70	7,009	898 23	124	5 18
Pierre, pour la taille	3,774	754 80	4,476	360 81	1,012	101 20
Pommes	1,211	32 18	5,100	727 82	958	61 84
Orge	8,108	1,621 60	21,202	548 23	842	44 92
Mais	171,892	34,378 40	6,561	889 92		
Coton, brut			1	0 04		
Lin et chanvre			4,380	594 43	273	9 10
Fleur de farine	15,012	2,275 93	1,434	66 62	3,103	138 06
Foin, pressé	121	19 20	739	39 04		
Farines de toutes sortes	29,447	5,889 30	12	1 10		
Tourteaux oléagineux			21,277	730 62	1,875	94 80
Avoine	51,346	10,269 20	47,799	1,527 11	1,513	50 50
Pois	764	128 80	148	10 09	3	0 24
Pommes de terre			2,072	87 71		
Seigle	68,566	13,713 20	10,081	405 00		
Graines de toutes sortes	257	51 40	8	0 85		
Tabac, brut			219,727	43,319 99	40,089	2,182 37
Blé						
Tous autres produits agricoles, légumes	453	29 00	2,427	178 07	1	0 10
Os			134	16 59	341	34 10
Bestiaux	1	0 02	390	28 25	60	2 00
Cochons			11	1 65		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	73	10 95	44	6 43		
Chevaux	81	3 21	422	27 56	9	0 30
Saindoux et huile de saindoux	17	3 40	325	27 95		
Viandes, autres que le lard	80	16 00	35	3 99		
Lard	73	14 60	650	58 44	179	5 97
Moutons			100	7 82		
Suif	119	18 70	26	2 44		
Laine	1,077	215 10	13	1 95		
Tous autres produits agricoles, animaux			1,199	172 89		
Total, classe n° 3	584,758	114,766 59	252,225	14,257 39	15,762	1,062 82

Suite—CANAUX.

et montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Canal Murray.	Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
139,696	209 76		163,388	656 17	84,809	768 38	31,556	631 12
168	0 50		186	2 29	626	15 08	62,743	1,254 86
11,345	43 58		158,129	2,200 92	81,735	831 78	1,885 98	53,776
92	2 00		24,817	573 55	12,831	183 51		329 10
151,301	255 84		346,520	3,432 93	180,001	1,798 75	94,299	1,885 98
Nombre			Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,939	179 87		12,426	158 65	5,958	140 42	10,374	95 65
Ton'x.			Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
					44	1 26		7
	0 02			1 97	224	6 01		
101	1 90		20	211 49	92	2 16	656	6 56
	0 12		7,702	0 66	83			
			7					
					10	0 24		
					75	2 25		
43	0 82		66	2 60	419	11 59		
			17	0 50	31	1 04		
52	0 99		15	1 39	1,957	55 14		
					66	3 00		
158	3 03		44	1 93	113	3 88		
961	18 04		150	11 22	375	8 94		
3	0 06		4	0 39	28	0 75		
					576	14 70	1,907	19 07
9	0 18		77	6 60	510	12 05		25
			208	19 17	35	0 83		0 68
			27	2 47	3	0 11		
					3	26 28		
1	0 02		2,901	221 38	910	4 57		
34	0 64		3,141	214 62	149	7 97		
701	13 17		654	57 14	293	4 11		
7	0 14		48	4 42	162	0 55		
202	3 80		33	2 76	16	0 51		
152	2 86				1	0 03		
2	0 04				170	5 08		
410	7 71		24	2 19				
					374	17 78	9,542	95 42
265	5 12		441	42 02	22	0 88		
2	0 04		8	0 80	7	0 20		
5	0 10		760	50 54				
			9	0 72				
			16	1 56	19	0 73		
1	0 02		197	9 87	14	0 50		
49	0 98				40	1 36		
1	0 02				20	0 55		
			55	5 27	284	7 44		
			43	2 04	5	0 14		
			411	31 00				
10	0 02		29	2 52				
			7	0 70	6	0 24		
			1,449	120 29	462	15 16		
3,176	59 84		18,563	1,030 23	7,604	219 59	12,105	121 05
								32
								0 93

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe n° 4.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.....	36	7 20	103	19 69		
Instruments aratoires.....	1	0 15	93	13 92		
Faïence et poterie.....			339	64 97	15	1 50
Bois de teinture et matières tinctoriales			89	7 30	62	6 20
Meubles.....			1,107	171 69	2	0 58
Verre, de toutes sortes.....	17	2 72	464	84 49		
Marbre.....	36	5 50	15	2 94		
Manille.....	3,745	561 75				
Mélasse.....	179	26 85				
Clous.....	40	7 90	849	82 55	120	12 00
Huile, en barils.....	75	4 95	2,965	478 35		
Peinture.....	55	7 65	993	142 67	35	3 49
Poix et goudron.....	22	3 30	506	71 04	4	0 40
Guénilles.....	49	7 35	365	31 43	118	11 80
Résine.....	60	12 00	186	36 40		
Cendre de soude.....	42	6 30	1,916	96 94	2,042	204 20
Sucre.....	393	22 30	727	137 81	149	9 93
Pierre, ouvrée.....	2	0 30	3,898	742 28		
Ferblanc.....	258	38 31	366	18 75	1,273	102 45
Térébenthine.....			549	100 56		
Bianc de plomb.....			89	5 81	42	4 20
Bianc de céruse.....			156	30 65		
Whiskey et tous autres spiritueux.....	231	45 42	354	71 50		
Marchandises, non énumérées.....	46,653	6,899 81	1,158	216 40		
Total, classe n° 4.....	51,894	7,659 76	28,326	4,265 60	7,713	645 08
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorce.....			13	375		
Barils, vides.....	109	22 10	255	34 31	18	1 64
Courbes pour bâtiments.....						
Flottes.....	40	1 75	4,204	74 32	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires	9,321	431 49	11,673	315 88	24,629	810 05
en radeaux.....						
Bois de service, scié, sur navires	70,122	12,536 95	42,385	1,429 57	97,012	5,749 70
en radeaux.....			4	0 15	63	5 00
Cercles.....						
Liens de chemin de fer, sur navires.....	241	13 78	526	10 49	1,919	153 16
en radeaux.....						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe,						
sur navires.....						
en radeaux.....			19,068	476 70		
Bois de construction, carré, sur navires.....	25,752	3,859 50	2,527	42 30		
en radeaux.....	379	15 58	3,242	218 00		
Articles en bois et bois en partie fabri-						
qué.....	15	6 00	50	16 80		
Bardeaux.....	19	7 81	10	1 25	35	14 21
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.						
en rad.....						
Billots de sciage.....	3,190	128 64	14,577	333 22		
Douves et fonds, barils.....	153	12 40				
pipes.....	96	17 60				
Indes Occidentales.....	132	24 68	8	30		
saloirs.....						
Traverses.....			9,376	24 40		
Echalas à houblon.....						
Total, classe n° 5.....	109,571	17,078 34	112,918	2,981 44	123,679	6,734 01

Suite—CANAUX.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton-neaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		20	3 80	22	2 64				
		13	2 05	152	17 56				
				73	7 95				
				24	2 16				
		34	4 18	39	4 10				
		1	0 19	57	5 67				
				6	0 54				
		24	1 42	80	7 36				
		11	0 75	311	28 35				
		25	2 70	452	42 53				
		1	0 19	26	2 57				
				20	1 86				
		6	0 96	14	1 54				
				5	0 45				
				14	1 85				
		53	10 84	645	68 00				
		3	0 29	24	2 31				
		2	0 15	14	1 25				
		1	0 08	2	0 15				
		43	1 08	1	0 19	23	2 04		
		1	0 05	34	3 00				
		8	0 21	21	1 53	82	7 43		
		1,028	25 57	386	50 29	1,255	142 07	1,970	19 70
								134	4 02
		1,561	39 71	602	79 58	3,372	348 83	1,970	19 70
								134	4 02
				73	2 95			32	0 94
				102	7 57				
		32	4 03						
		1	0 03						
		30,480	323 75	740	11 90			1,127	12 16
		40,472	1,606 47	27,564	479 90			14,204	145 86
		120							
		342	2 85	413,790	30,707 22	33,529	1,337 59	3,420	34 20
		852	9 60	95	1 11	10	0 38		
				4	0 41				
				435	71 97	5,431	571 27		
						815	86 69		
				40	3 31	34	1 68		
		2,804	76 30						
		3,080	53 64	515	21 77				
		1	0 05	2	0 47	23	2 55		
		4	0 21	634	517 31	138	22 19		
				4	1 72	14	2 51		
		27	30	17,838	410 54	248	6 00		
				220	0 55	97	8 26		
		4,531	54 26	510,051	33,780 03	69,333	2,563 21	3,420	34 20
								21,792	259 14

ANNEXE A—

N° 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille.....	181,075	36,215 00	171,721	23,696 02	85,903	8,386 61
Cryolithe ou minéral chimique.....	2,327	116 35	1,205	60 25		
Minéral de fer.....						
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée.....	203	12 67	9,138	189 15	426	42 60
Glace.....	350	17 50				
Total, classe spéciale. . .	183,955	36,361 52	182,064	23,945 42	86,329	8,429 21
Total, fret et péages.....	930,178	193,808 45	575,533	65,604 51	233,483	19,249 94
Bois de construct. et autre, en franchise.	263	12 00	5,827	668 64		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise.....	14,312	2,092 40	413,691	12,625 94	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	944,753	195,912 85	995,051	78,899 09	233,828	19,280 28

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

Suite—CANAUX.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
1,559	28 33	648 835	23 78 41 75	9,319 2,584	410 79 128 90	25,610	256 10		
1,541	15 41			230	6 61				
150	3 75								
3,250	47 49	1,483	65 53	12,183	546 30	25,610	256 10		
12,518	637 01	530,699 32,933	38,546 95 463 56	92,492 4,380	5,617 10 73 00	43,105	2,317 03	21,958	688 84
				5,179	149 99				
12,518	637 01	563,632	39,010 51	102,051	5,840 09	43,105	2,317 03	21,958	688 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—

N^o 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés pour d'effets passés par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires de toutes sortes.....	1,142,520	17,512 43	1,924,765	17,118 11	228,510	2,303 63
Passagers.....	Nombre. 33,996	429 81	Nombre. 64,671	3,036 55	Nombre. 4,298	75 19
<i>Produits de la forêt.</i>						
Ecorce.....	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Courbes pour navires.....			13	3 75		
Flottes.....	40	1 75	4,204	74 32	3	0 25
Bois de chauffage.....	9,321	431 49	11,673	315 88	24,629	810 05
Cercles et échelas à houblon.....						
Bois de service, scié.....	70,122	12,536 95	42,389	1,429 72	97,075	5,754 70
Mâts, espars, etc.....			19,068	476 70		
Liens de chemins de fer.....	241	13 78	526	10 49	1,919	153 16
Billots de sciage.....	3,190	128 64	14,577	333 22		
Douves de toutes sortes.....	263					
Bardeaux.....	383	54 68	8	0 30		
Piquets et perches.....	19	7 81	128		35	14 21
Bois de construction, carré.....	26,131	3,875 14	10,769	260 30		
Traverses.....			1,960			
			9,376	24 40		
Total.....	109,710	17,050 24	118,439	2,930 33	123,661	6,732 37
<i>Animaux vivants.</i>						
Bestiaux.....	1	0 02	390	28 25	60	2 00
Cochons.....			11	1 65		
Chevaux.....	81	3 21	422	27 56	9	0 30
Moutons.....			1			
			100	7 82	179	5 97
Total.....	82	3 23	924	65 28	248	8 27
<i>Produits des animaux.</i>						
Os.....			134	16 59	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, crues.....	73	10 95	44	6 43		
Saindoux et huile de saindoux.....	17	3 40	325	27 95		
Viandes, autres que le lard.....	16					
Lard.....	80	16 00	35	3 99		
Suif.....	73	14 60	94			
Laine.....	119	18 70	659	58 44		
Produits agricoles non spécifiés, animaux.....	1,077	215 10	26	2 44		
			13	1 95		
Total.....	1,457	278 75	2,529	290 68	341	34 10

Suite—CANAUX.

l'exercice finissant le 30 juin 1892, indiquant la quantité totale de chaque espèce et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la Vallée de la Trent.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
151,301	255 84	346,520	3,432 93	180,001	1,798 75	94,299	1,885 98	53,776	329 10
Nombre 14,939	179 87	Nombre. 12,426	158 65	Nombre. 5,958	140 42	Nombre		Nombre. 10,374	95 65
Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.		Tonn'x.	
				73	2 95			32	0 94
		1	0 03					1,127	12 16
		30,480	323 75	740	11 90				
		15,020						14,204	145 86
342	2 85	40,592	1,607 67	27,564	479 90				
		3,180		4,380					
		4	0 41						
		413,885	30,708 33	33,539	1,337 97	3,420	34 20	1,070	19 23
		587							
		40	3 31	34	1 68			171	10 10
		435	71 97	6,246	657 96			295	9 85
27	0 30	17,838	410 54	248	6 00			3,214	25 54
		11,986							
		634	517 31	138	22 19			171	14 83
4	0 21	4	1 72	14	2 51				
		5,884	129 94	515	21 77			1,283	16 13
3,305	41 25	2,160							
		220	0 55	97	8 26			225	4 50
4,530	54 21	542,950	33,775 53	73,588	2,553 09	3,420	34 20	21,792	259 14
5	0 10	760	50 54	7	0 20				
		9	0 72						
49	0 98	197	9 87	14	0 50				
10	0 02	411	31 00	5	0 14				
64	1 10	1,377	92 13	26	0 84				
2	0 04	8	0 80	22	0 88				
1	0 02	16	1 56	19	0 73				
				49	1 36				
1	0 02								
		55	5 27	20	0 55				
		43	2 04	284	7 44				
		29	2 52						
		7	0 70	6	0 24				
		1,449	120 29	462	15 16				
4	0 08	1,607	133 18	862	26 36				

ANNEXE A—

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	453	29 00	2,427	178 07	1	0 10
En fr	29		2			
Pommes.....	1,211	32 18	5,100	727 82	958	61 84
Orge.....	8,108	1,621 60	21,202	548 23	842	44 92
Mais.....	171,892	34,378 40	6,561	889 92		
En fr			57,156			
Lin et chanvre.....			1	0 04		
Farine.....	15,012	2,275 93	4,380	594 43	273	9 10
En fr			3,357			
Foin, presse.....	121	19 20	1,434	66 62	3,103	138 06
Farines, toutes sortes.....	29,447	5,889 30	739	39 04		
En fr			18			
Manille.....	179	26 85				
Avoine.....	51,346	10,269 20	21,277	730 62	1,875	94 80
Pois.....	764	128 80	47,799	1,527 11	1,513	50 50
En fr			524			
Pommes de terre.....			148	10 09	3	0 24
Seigle.....	68,566	13,713 20	2,072	87 71		
En fr			67,335			
Graines, toutes sortes.....	257	51 40	10,081	405 00		
En fr			2			
Tabac, brut.....			8	0 85		
Blé.....	219,727	43,319 99	40,089	2,182 37		
En fr			182,087			
Total.....	567,112	111,755 05	473,799	7,987 92	8,568	399 56
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse.....	36	7 20	103	19 69		
En fr	31		96			
Instruments aratoires.....	1	0 15	93	13 92		
Barils, vides.....	109	22 10	255	34 31	18	1 64
En fr			1			
Briques.....	225	31 01	12,903	526 80	666	38 70
En fr	315					
Ciment et chaux hydraulique.....	50	6 32	4,949	675 56	31	3 10
En fr	2,939		469			
Faïence et poterie.....			339	64 97	15	1 50
En fr	141					
Meubles.....	17	2 72	1,107	171 69	2	0 58
En fr	1					
Verre, de toutes sortes.....	36	5 50	464	84 49		
En fr	31		1			
Fer, chemin de fer.....	127	19 05	3,324	496 38		
En fr	3,028					
Fer, en gueuse.....	499	99 80	3,706	493 08		
En fr	56		371			
tout autre.....	993	172 02	13,915	756 54	25	84
En fr	452		14			
Mélasses.....	40	7 90	849	82 55	120	12 00
Clous.....	75	4 95	2,965	478 35		
En fr	570					
Huile.....	55	7 65	993	142 67	35	3 49
En fr	41					
Tourteaux oléagineux.....			12	1 10		
Peinture.....	22	3 30	506	71 04	4	40
En fr	28					
Poix et goudron.....	49	7 35	365	31 43	118	11 80
En fr	21					
Résine.....			1,916	96 94	2,042	204 20

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Suite—CANAUX.

sous-mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—Suite.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
265	5 12	441	42 02	374	17 78	9,542	95 42		
158	3 03	44	1 93	113	3 88				
961	18 04	150	11 22	375	8 94				
3	0 06	4	0 39	28	0 75				
9	0 18	77	6 60	576	14 70	1,907	19 07	25	0 25
		208	19 17	510	12 05				
		27	2 47	35	0 83				
34	0 64	2,901	221 38	910	26 28				
701	13 17	3,141	214 62	149	4 57				
7	0 14	654	57 14	293	7 97				
202	3 80	48	4 42	162	4 11				
152	2 86	33	2 76	16	0 51				
2	0 04			1	0 03				
410	7 71	24	2 19	170	5 03				
2,904	54 79	7,752	586 31	3,712	107 43	11,449	114 49	25	0 25
		20	3 80	22	2 64				
12	0 35	13	2 05	152	17 56				
		32	4 03	102	7 57				
				44	1 26			7	0 68
101	1 90	20	1 97	224	6 01				
11	0 28			73	7 95				
93	2 41	34	4 18	39	4 10				
12	0 32	1	0 19	57	5 67				
				10	0 24				
				75	2 25				
43	0 82	66	2 60	419	11 59				
44	1 10	24	1 42	80	7 36				
94	2 88	11	75	311	28 35				
75	1 92	25	2 70	452	42 53				
1	0 02			3	11				
7	0 18	1	0 19	26	2 57				
				20	1 86				
				5	0 45				

STATISTIQUE DES CANAUX.

ANNEXE A—

N° 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Fin.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Cendre de soude	42	6 30	727	137 81	149	9 93
En fr.	324					
Spiritueux, whiskey, etc.	231	45 42	1,158	216 40		
En fr.	330		21			
Acier	8,420	1,263 00	869	116 98		
En fr.	6					
Sucre	393	22 30	3,898	742 28		
En fr.	628					
Ferblanc	258	38 31	549	100 56		
En fr.	48					
Térébenthine			89	5 81	42	4 20
Blanc de plomb			156	30 63		
Eu fr.	6					
Blanc de céruse			354	71 50		
En fr.	50					
Articles en bois	15	6 00	50	16 80		
Total	20,739	1,778 35	57,527	5,680 23	3,267	292 38
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut	66	9 90	291	27 86		
Argile, chaux et sable	70	5 25	31,418	1,434 82	4,747	471 87
En fr.	191		483			
Houille	181,075	36,215 00	171,721	23,696 02	85,903	8,386 61
En fr.			99,139		345	
Bois de teinture et matières tinct.			89	7 30	62	6 20
Poisson	305	40 56	757	95 41		
En fr.	433					
Gypse			1,920	29 94		
Minerais, de toutes sortes	2,327	116 35	1,205	60 25		
En fr.	544		1,629			
Marble	3,745	561 75	15	2 94		
Grénilles	60	12 00	186	36 40		
Sel	1,804	354 70	7,009	898 23	124	5 18
En fr.	3,367					
Pierre, de toutes sortes	3,979	767 77	13,980	568 71	2,711	246 25
En fr.			724			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	47,003	6,917 31	11,039	1,637 48	3,851	288 33
En fr.	684		228			
Total	245,653	45,000 59	341,833	28,495 36	97,743	9,404 44
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris..	944,753	196,808 45	995,051	65,604 51	233,828	19,249 94

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

Suite—CANAUX.

sous-mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
13	0 33			14	1 85				
8	0 21	21	1 53	82	7 43				
		17	0 50	31	1 04				
110	2 79	53	10 84	645	63 00				
1	0 03	2	0 15	14	1 25				
43	1 08	1	0 19	23	2 04				
		1	0 05	34	3 00				
1	0 05	2	0 47	23	2 55				
669	16 67	344	37 61	2,980	232 23			7	0 68
1	0 02								
		7,702	211 49	92	2 16				
1,559	28 33	648	23 78	9,319	410 79	25,610	256 10		
				4,275					
2	0 05			24	2 16				
6	0 12	7	0 66	83	2 16	656	6 56		
		835	41 75	2,584	128 90				
				554					
8	0 21			6	0 54				
		6	0 96	14	1 54				
52	0 99	15	1 39	1,957	55 14				
1,541	15 41	3	0 29	370	12 52				
				350					
1,178	29 32	386	50 29	1,255	142 07	1,970	19 70	134	4 02
4,347	74 45	9,602	330 61	20,883	757 98	23,236	282 36	134	4 02
12,518	637 01	563,632	38,546 95	102,051	5,617 10	43,105	2,317 03	21,953	688 84

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—
N° 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus

CANAUX ET BUREAUX.	1891.					Total.
	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
CANAL WELLAND.						
Chippewa.....	3 79	11 84	9 78	6 02	5 30	
Colborne.....	19,048 57	24,780 58	24,832 94	18,735 94	10,127 52	
Dalhousie.....	6,407 44	6,852 84	8,199 83	10,952 98	3,694 07	
Dunnville.....	40 95	52 81	28 80	106 43	116 57	
Maitland.....	1 23			1 00		
Robinson.....	32 81	64 99	8 73	95 91	107 08	
Sainte-Catherine.....	87 48	109 84	85 54	65 47	41 48	
Total, canal Welland.....	25,622 27	31,872 90	33,165 02	29,963 75	14,092 02	
CANAUX DU SAINT-LAURENT.						
Beauharnois.....	237 38	235 03	374 20	177 72	115 01	
Cardinal.....	211 59	24 04	74 69	91 82	48 61	
Cornwall.....	4,866 31	3,160 57	2,729 29	3,108 80	2,506 68	
Kingston.....	1,909 78	1,242 03	813 58	1,681 84	1,169 74	
Lachine.....	330 29	273 96	457 25	451 94	270 58	
Montréal.....	4,371 38	4,605 41	3,961 51	3,146 65	2,622 00	
Total, canaux du Saint-Laurent.....	11,926 73	9,541 04	8,410 52	8,658 77	6,732 62	
CANAL CHAMBLY.						
Chambly.....	1,196 00	1,281 19	885 01	1,511 46	927 83	
Saint-Jean.....	1,875 41	1,401 14	1,192 17	1,353 25	864 50	
Saint-Ours.....	79 38	60 16	103 73	178 20	100 87	
Total, canal Chambly.....	3,150 79	2,742 49	2,180 91	2,042 91	1,893 20	
CANAUX DE L'OTTAWA.						
Ottawa.....	3,597 40	2,629 84	2,268 53	2,457 39	1,520 54	
Carillon.....	8 98	6 10	5 59	24 82	32 11	
Grenville.....	3,017 00	2,542 39	2,078 88	1,863 28	1,697 12	
Sainte-Anne.....	274 81	234 00	245 07	304 48	94 10	
Total, canaux de l'Ottawa.....	6,898 19	5,412 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	
CANAL RIDEAU.						
Kingston-Mills.....	329 49	257 00	178 89	153 16	112 96	
Ottawa.....	620 32	600 07	539 26	681 64	343 11	
Smith's Falls.....	175 69	102 81	85 27	52 56	31 82	
Total, canal Rideau.....	1,125 50	959 88	803 42	887 36	492 89	
CANAL SAINT-PIERRE.						
Canal Saint-Pierre.....	102 35	111 36	282 77	438 40	383 37	
CANAUX DU DISTRICT DE NEWCASTLE.						
Burleigh.....	18 60	11 39	21 57	19 93	1 75	
Bobcaygeon.....	70 56	91 32	67 38	57 03	10 25	
Peterborough.....	21 35	18 74	21 59	16 54	6 55	
Hastings.....	8 00	6 25	2 25	1 25		
Fenelon Falls.....	0 50	0 50	3 70		1 25	
Buckhorn.....	10 85	9 40	8 75	0 30		
Total, canaux du district de Newcastle.....	129 86	137 60	125 24	95 05	19 80	
CANAL MURRAY.						
Brighton.....	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28	
Grand total.....	49,101 78	50,956 34	49,629 80	47,782 26	26,989 05	

Suite—CANAUX.

chaque mois pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	1892.						Total.
	Décembre.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
					3 79	6 06	46 58
	840 43			6,505 16	20,211 65	16,662 95	141,745 14
	24 35			4,878 01	4,581 77	4,819 45	50,410 74
					29 17	56 04	490 77
						1 76	3 99
	13 39			71 01	151 52	73 45	618 89
	3 24			30 88	65 84	62 57	552 34
	881 41			11,485 06	25,043 74	21,682 28	193,808 45
					49 85	96 01	1,285 20
	1 45			127 84	61 22	115 88	757 14
	66 89				2,859 13	4,063 72	23,361 39
				442 91	1,139 45	3,450 13	11,869 46
	4 92				198 51	261 67	2,249 12
					3,321 64	4,053 61	26,082 20
	73 26			570 75	7,649 80	12,041 02	63,604 51
					883 85	1,020 07	7,705 41
					2,507 86	1,659 42	10,853 75
					19 45	77 55	690 78
					19 45	3,463 15	19,249 94
					261 25	3,347 92	19,631 01
					1 25	23 90	115 78
					156 65	2,839 98	17,246 74
					5 35	114 46	1,553 42
	1 00					280 15	1,553 42
	1 00			424 50	6,526 48	6,692 54	38,546 95
					157 02	86 56	1,275 08
					406 19	548 34	3,743 93
					41 86	108 08	598 09
					605 07	742 98	5,617 10
	163 66	30 92	1 06	180 32	254 58	368 24	2,317 03
					2 36	4 76	101 38
					19 81	41 33	357 68
					6 14	33 11	140 56
					13 14	1 93	32 82
					1 00	2 25	16 70
					1 00	0 50	39 70
					10 50	57 00	113 79
					24 39	66 32	637 01
	1,119 33	30 92	1 06	12,714 97	43,666 14	44,478 18	326,469 83

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnage.		Total, tonnage.	Montant, des péages.	
	1,175 664	1,839	90,213 33,133	123,346	79,027 55,278	3,661 6,452	307 2	7,574 6,905	80,065 54,774	187,944 98,622	182,939 94,359	370,883 192,981			4,150 94 3,893 09
CANAL WELLAND.															
Navires canadiens, à vapeur.	1,175	101,036	90,213	79,027	3,661	307	7,574	80,065	187,944	182,939	370,883	4,150 94			
“ “ à voiles.	664	36,437	33,133	55,278	6,452	2	6,905	54,774	98,622	94,359	192,981	3,893 09			
Total, du Canada.	1,839	137,473	123,346	134,305	10,113	309	14,479	143,839	286,566	277,298	563,864	8,044 03			
Navires américains, à vapeur.	502	1	16,631	189	183,056		186	51,566	235,496	234,812	470,308	7,062 68			
“ “ à voiles.	207	666	20	8,964	3,026	41,536	31,497	20,042	53,763	54,535	108,348	2,405 72			
Total, Etats-Unis.	709	667	21	25,595	3,215	200,234	2,763	71,608	289,259	289,397	578,656	9,468 40			
Grand total, Canal Welland.	2,608	138,140	123,367	159,900	13,328	260,543	17,242	215,447	575,825	566,695	1,142,520	17,512 43			
CANAL DU SAINT-LAURENT.															
Navires canadiens, à vapeur.	3,073	348,559	297,246	16,912	608		20	2,540	365,471	303,725	669,196	3,888 03			
“ “ à voiles.	5,968	594,878	451,422	47,839	320		28,722	71,010	642,717	522,752	1,165,469	12,546 61			
Total, du Canada.	9,041	943,437	748,668	64,751	928				76,881	1,008,188	1,834,665	16,434 64			
Navires américains, à vapeur.	508	55	302	4,007	20	7,194	20	2,540	11,276	9,754	21,030	166 50			
“ “ à voiles.	609	968	15,369	8,366	1,631	1,107	705	11,532	39,163	29,907	69,070	516 97			
Total, Etats-Unis.	1,117	1,023	16,291	12,373	1,701	8,301	28,742	14,072	50,439	39,661	90,100	683 47			
Grand total, canal du St-Laurent.	10,158	944,460	764,959	77,124	2,629	8,301	28,742	90,963	1,058,627	866,138	1,924,765	17,118 11			

CHEMINS DE FER ET CANAUX,

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonnage.		Total, tonnage.	Montant, des péages.	
	1,175 664	1,839	90,213 33,133	123,346	79,027 55,278	3,661 6,452	307 2	7,574 6,905	80,065 54,774	187,944 98,622	182,939 94,359	370,883 192,981			4,150 94 3,893 09
CANAL CHAMBLEY.															
Navires canadiens, à vapeur.	514	34,159	33,722	94					533	34,253	34,305	68,558	226 70		
“ “ à voiles.	585	11,107	10,306	7,798					15,275	18,905	25,583	44,488	580 36		
Total.	1,099	45,266	44,028	7,892					15,858	53,158	59,888	113,046	807 06		
Navires américains, à vapeur.	14	55	92	160					71	215	163	378	5 29		
“ “ à voiles.	1,094	969	3,029	43,574					67,514	44,543	70,543	115,086	1,491 28		
Total, américains.	1,108	1,024	3,121	43,734					67,585	44,758	70,706	115,464	1,496 57		
Grand total, canal Chambly.	2,207	46,290	47,151	51,626					83,443	97,916	130,594	228,510	2,303 63		
CANAL DE L'OTTAWA.															
Navires canadiens, à vapeur.	997	51,772	109,386	2,230											
“ “ à voiles.	1,194	8,407	134,629	15,063											
Total, du Canada.	2,191	60,179	244,015	17,323											
Navires américains, à vapeur.	4	102	33	51											
“ “ à voiles.	251	3,237	751	20,424											
Total, américains.	255	3,339	784	20,475											
Grand total, canaux de l'Ottawa.	2,446	63,518	244,799	37,798											
CANAL RIDEAU.															
Navires canadiens, à vapeur.	1,344	40,047	44,609	153											
“ “ à voiles.	1,025	39,307	41,510	318											
Total, du Canada.	2,369	79,354	86,119	471											
Navires américains, à vapeur.	62	278	348	2,065											
“ “ à voiles.	145	2,012	7,894	2,965											
Total, américains.	207	2,290	8,202	2,965											
Grand total, canal Rideau.	2,576	82,244	94,321	3,436											
CANAL SAINT-PIERRE.															
Navires canadiens, à vapeur.	168	16,014	15,542												
“ “ à voiles.	1,259	31,744	30,549	450											
Total, canadiens.	1,427	47,758	46,091	450											

STATISTIQUE DES CANAUX.

ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N° 23.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892, et les trois années précédentes.

	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.			Canal Chambly.					
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
	EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	0	25	54	82	840	981	1,107	924	188	226	234	248
Bestiaux.....	156,771	104,144	138,205	109,710	159,430	144,461	126,128	118,439	102,102	88,955	98,868	123,661
Produits des forêts.....	23,621	29,082	28,104	20,739	67,173	81,745	67,280	57,527	13,763	7,225	3,218	3,267
Manufactures.....	288,740	317,150	317,044	245,633	323,069	312,337	348,696	341,833	129,174	91,785	118,830	97,743
Marchandises et autres produits agricoles.....	469,113	594,152	481,085	568,569	292,674	370,577	286,093	476,328	5,423	4,594	3,914	8,909
Tonnage total.....	998,254	1,104,553	959,502	944,758	843,216	910,101	829,304	995,051	250,645	192,785	225,064	283,828
Passagers.....	3,071	9,509	24,089	33,996	48,242	51,519	61,614	64,671	3,713	4,983	3,360	4,298
Nombre de nav. de toutes sortes.	2,839	3,057	2,547	2,608	9,358	11,188	10,476	10,158	2,305	2,018	2,104	2,207
Tonnage total des navires de toutes sortes.....	939,085	1,144,117	1,080,899	1,142,520	1,375,938	1,750,414	1,720,831	1,924,765	249,367	224,562	240,015	228,510

CHEMIN DE FER ET CANAUx.

	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.			Canal Chambly.					
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1891 est de	1.53	69	19.98	18.	3.74	6.7	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	3.74	6.7	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1889 est de	6.7

	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.					
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
	EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	22	6,832	4,124	4,530	1,994	698,978	360	1,167	1,377	23	105,237	38
Bestiaux.....	6,832	4,124	1,659	669	687,553	360	844	542,396	344	2,566	2,336	74,530
Produits de la forêt.....	34	3,085	4,205	4,347	425	7,686	11,483	9,602	19,647	2,424	20,728	2,369
Articles fabriqués.....	621	3,572	2,908	2,908	10,009	4,382	5,155	9,359	2,442	19,311	3,055	20,865
Marchandises et autres produits agricoles.....	10,594	13,585	12,518	12,518	6,051	4,892	5,155	9,359	2,442	2,363	3,055	4,574
Tonnage total.....	1,331	14,437	14,939	14,939	705,132	712,384	640,978	563,632	116,371	129,300	100,687	102,051
Passagers.....	167	996	981	981	14,248	14,284	12,683	12,426	3,527	2,585	4,376	5,958
Nombre de navires de toutes sortes.	22,102	118,436	151,301	151,301	3,166	3,066	2,830	2,446	2,752	2,407	2,252	2,576
Tonnage total des navires de toutes sortes.....	22,102	118,436	151,301	151,301	430,698	410,534	383,525	346,520	184,575	159,559	144,510	180,001

STATISTIQUE DES CANAUx.

	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.					
	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.
	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1891 est de	7.85	12.06	20.06	1.35	1.35	1.23	La proportion de l'augmentation de 1892 comparée à 1891 est de	1.35	1.23	La proportion de la diminution de 1892 comparée à 1889 est de	1.23

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUx,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—Suite—CANAUX.

N° 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1889, 1890, 1891, 1892.

EFFETS ET NAVIRES.	Canal Welland.			Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.				
	1889.	1890.	1891.	1889.	1890.	1891.	1892.	1889.	1890.	1891.	1892.	
Tonnage des effets montés . . .	296,090	315,726	313,480	242,312	280,075	299,357	258,594	248,213	91,226	91,668	101,722	128,758
“ “ descendus . . .	642,164	788,827	646,022	702,441	563,141	610,744	570,710	746,838	159,419	101,117	123,942	105,070
Tonnage total des effets montés et descendus . . .	938,254	1,104,553	959,502	944,753	843,216	910,101	829,304	995,051	250,645	192,785	225,664	233,828
Tonnage des navires montés . . .	469,884	564,536	508,144	575,825	915,314	1,009,119	971,281	1,058,627	81,109	84,888	86,934	97,916
“ “ descendus . . .	469,151	579,581	522,755	566,695	660,624	741,295	749,050	866,138	168,258	139,674	153,081	130,594
Tonnage total des navires montés et descendus . . .	939,035	1,144,117	1,030,899	1,142,520	1,575,938	1,750,414	1,720,331	1,924,765	249,367	224,562	240,015	228,510
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus . . .	1,877,289	2,248,670	1,990,401	2,087,273	2,419,154	2,660,515	2,549,635	2,919,816	500,012	417,347	465,079	462,338

N^o 24.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1889, 1890, 1891, 1892.—*Fin.*

	Canal Murray.			Canaux de l'Ottawa.			Canal Rideau.				
	1889.	1890.	1891.	1889.	1890.	1891.	1889.	1890.	1891.	1892.	
EFFETS ET NAVIRES.											
Tonnage des effets montés		3,941	9,108	4,861	172	10,416	639	86,245	114,513	75,122	73,500
“ “ descendus		6,653	4,477	7,657	704,960	701,968	640,839	30,126	14,877	25,565	28,542
Total, tonnage des effets montés et descendus		10,594	13,585	12,518	705,132	712,384	640,978	116,371	129,390	100,687	102,051
Tonnage des navires montés		11,242	72,863	102,113	77,419	68,222	70,886	88,721	79,787	67,612	85,680
“ “ descendus		10,860	45,573	49,188	353,279	342,312	322,639	95,854	79,772	76,398	94,321
Total, tonnage des navires montés et descendus		22,102	118,436	151,301	430,698	410,534	393,525	184,575	159,559	144,010	180,001
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus		32,696	132,021	163,819	1,135,830	1,122,918	1,034,503	300,946	288,949	244,697	282,052

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

ANNEXE A—Suite—CANAUx.

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant les exercices expirés le 30 juin 1891 et 1892, et le montant des péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.....	176	32 07	181	33 33
“ “ En fr.	55		67	
Pommes.....	4,280	434 47	7,584	830 68
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	8,122	228 91	13,503	367 51
“ “ En fr.	24		31	
“ “ animaux.....	2,527	196 18	3,110	308 34
“ “ En fr.	14			
Instruments aratoires.....	278	33 09	271	34 03
Orge.....	12,549	1,674 43	31,638	2,252 95
Briques.....	13,453	609 76	13,845	598 45
“ “ En fr.	398		315	
Os.....	186	19 35	507	52 41
Soufre, brut.....	1,061	151 15	358	37 78
Ciment et chaux hydraulique.....	3,435	459 10	5,375	694 86
“ “ En fr.	1,217		3,408	
Argile, chaux et sable.....	44,804	2,176 86	44,029	2,125 59
“ “ En fr.	730		674	
Houille.....	532,838	79,821 01	475,835	69,016 63
“ “ En fr.	98,621		103,759	
Mais.....	264,351	50,858 47	178,488	35,269 52
“ “ En fr.	85,527		57,156	
Bestiaux.....	1,285	85 78	1,223	81 11
Coton, brut.....	3	0 32		
Faïence et poterie.....	476	81 72	438	74 70
“ “ En fr.	124		141	
Bois de teintures et matières tinctoriales.....	358	26 53	177	15 71
Poisson.....	1,398	85 52	1,814	145 47
“ “ En fr.	69		433	
Lin et chanvre.....	5	0 65	1	0 04
“ “ En fr.	1			
Fleur de farine.....	22,896	2,958 83	22,259	2,920 26
“ “ En fr.	1,233		3,357	
Meubles.....	897	136 18	1,292	185 68
“ “ En fr.	2		1	
Gypse.....	839	17 78	1,920	29 94
“ brut.....	205	2 56		
Verre, de toutes sortes.....	715	124 48	570	96 17
“ “ En fr.	17		32	
Foin, pressé.....	4,357	202 08	5,376	255 10
Cochons.....	59	6 80	20	2 37
Chevaux.....	628	41 91	772	42 42
“ “ En fr.	3		1	
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots.....	146	17 67	153	19 69
Glace.....	15,325	1,015 33	500	21 25
Fer, chemin de fer.....	14,934	2,163 05	3,461	515 67
“ “ En fr.	14,186		3,028	
Fer, en gueuse.....	3,577	419 87	4,280	595 13
“ “ En fr.	76		427	
Fer, tout autre.....	12,729	949 85	15,461	944 41
“ “ En fr.	708		466	
Minéral de fer.....	5,370	274 89		

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Cryolithe ou minéral chim., et autres min., excep. le fer	12,272	613 25	6,951	347 25
“ “ “ “ “ En franchise.	917		2,727	
Saindoux et huile de saindoux	473	55 42	392	32 73
“ “ “ “ “ En franchise.	172		16	
Farines, de toutes sortes	27,340	5,322 87	30,248	5,931 64
“ “ “ “ “ En franchise.	233		18	
Viandes, autres que le lard	106	11 71	190	25 81
“ “ “ “ “ En franchise.	1		94	
Marbre	4,972	746 70	3,774	565 44
Manille	141	20 65	179	26 85
Mélasses	1,490	177 10	1,157	112 33
Clous	4,974	697 46	3,456	515 28
“ “ “ “ “ En franchise.	457		570	
Avoine	32,865	5,919 53	78,343	11,342 92
“ “ “ “ “ En franchise.	9			
Huile	2,189	258 27	1,635	200 96
“ “ “ “ “ En franchise.	38		41	
Tourteaux oléagineux	7	0 66	16	1 23
“ “ “ “ “ En franchise.	2			
Pois	26,198	665 10	54,067	1,938 77
“ “ “ “ “ En franchise.	390		524	
Pommes de terre	1,052	75 14	1,105	75 58
Lard	1,004	124 79	1,059	82 52
“ “ “ “ “ En franchise.	322			
Peinture	791	111 68	566	77 68
“ “ “ “ “ En franchise.	62		28	
Poix et goudron	1,219	148 02	552	52 44
“ “ “ “ “ En franchise.	17		21	
Guénilles	155	27 24	266	50 90
Seigle	3,102	169 20	71,050	13,813 24
“ “ “ “ “ En franchise.			67,335	
Résine	4,554	336 44	3,963	301 59
“ “ “ “ “ En franchise.	1			
Sel	15,618	1,984 94	10,961	1,315 63
“ “ “ “ “ En franchise.	7,220		3,367	
Pierre, pour la taille	15,723	2,136 97	9,328	1,219 81
“ “ “ “ “ En franchise.	450		1,074	
“ “ ouverte	706	67 65	1,668	124 70
“ “ impropre à la taille, non ouverte	22,374	1,042 06	11,588	266 44
“ “ “ “ “ En franchise.	1,470			
Graines, de toutes sortes	4,431	212 42	10,539	462 53
“ “ “ “ “ En franchise.	101		2	
Moutons	650	41 42	705	44 95
Cendre de soude	2,739	472 65	945	156 22
“ “ “ “ “ En franchise.	523		324	
Acier	412	56 84	9,337	1,381 52
“ “ “ “ “ En franchise.			6	
Sucre	4,693	760 83	5,099	841 21
“ “ “ “ “ En franchise.	175		628	
Spiritueux	1,663	285 68	1,500	270 99
“ “ “ “ “ En franchise.	335		351	
Tabac, brut	34	3 16	11	0 92
“ “ “ “ “ En franchise.	1			
Suif	173	26 72	174	23 66
“ “ “ “ “ En franchise.	54			

N° 25.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Ferblanc.....	669	111 92	824	140 30
“ “ En franchise.	37		48	
Térébenthine.....	220	17 55	131	10 01
“ “ En franchise.	1			
Blé.....	177,501	30,518 87	260,420	45,517 29
“ “ En franchise.	108,468		182,087	
Blanc de plomb.....	225	34 07	223	33 94
“ “ En franchise.	11		6	
Blanc de céruse.....	794	141 38	389	74 55
“ “ En franchise.	52		50	
Laine.....	195	35 79	1,103	217 99
“ “ En franchise.			2	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	56,158	8,002 98	66,316	9,067 27
“ “ En fr.	1,147		912	
Ecorce.....	63	3 57	118	7 64
Barils, vides.....	702	79 90	516	69 65
“ “ En franchise.			1	
Courbes.....			1	0 03
Flottes.....	20,166	246 11	36,594	424 13
“ “ En franchise.	11,340		15,020	
Bois de chauffage, sur navires.....	109,200	3,362 76	128,205	3,792 50
“ “ En franchise.	13,680		4,380	
“ “ en radeaux.....	490	25 47	126	1 20
“ “ En franchise.	10,166		3,180	
Cercles.....	247	29 00	4	0 41
Bois de service, scié, sur navires.....	735,327	57,331 34	661,978	51,820 46
“ “ En franchise.	2,430		3,738	
“ “ en radeaux.....	490	32 04	374	10 24
“ “ En franchise.	1,802		587	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....	771	15 52	19,313	491 79
“ “ En fr.	10			
“ “ en radeaux.....	18,669	476 49		
Traverses de chemins de fer, sur navires.....	11,334	1,136 54	8,667	823 06
“ “ En franchise.	25			
“ “ en radeaux.....	1,021	91 32	995	94 15
“ “ En franchise.	11,025			
Billots de sciage.....	28,178	749 63	39,094	904 24
“ “ En franchise.	13,629		12,249	
Douves et fonds, barils.....			155	12 40
“ “ pipes.....	114	21 31	96	17 60
“ “ En franchise.			8	
“ “ Indes Occidentales.....	36	6 75	140	24 98
“ “ En franchise.			120	
“ “ saloirs.....	9	0 17		
Bardeaux.....	1,019	451 51	1,011	577 81
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....	44	6 98		
“ “ en radeaux.....	1	13	18	4 23
“ “ En franchise.	410			
Bois de construction, carré, sur navires.....	66,119	9,609 17	31,133	3,978 91
“ “ En franchise.	360		140	
“ “ en radeaux.....	14,480	341 84	16,754	365 62
“ “ En franchise.	4,520		5,980	
Traverses.....	12,676	43 77	9,918	37 71

N° 25.—ÉTAT COMPARATIF indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	1891.		1892.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.
Articles en bois et bois en partie ouvré	214	81 13	91	25 87
“ “ “ “ “ En franch.	1,742	.....	.....	.....
Total, tonnage du fret payant péages	2,425,504	280,884 18	2,439,966	277,716 92
Total, tonnage du fret exempt de droit	396,810	.....	476,930	.....
Grand total—fret	2,822,314	.....	2,916,896	.....
Voyageurs—nombre total	128,560	4,020 73	146,662	4,116 14
Navires—tonnage	3,764,922	40,858 18	4,121,692	44,636 77
Total, péages perçus .....	.....	325,763 09	.....	326,469 83
Total, exempts de droit .....	.....	15,699 53	.....	16,115 87
Total brut des péages .....	.....	341,462 62	.....	342,585 70

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

N° 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Echelles à houblon		2,482							64,877	295 37	11,249 66	11,545 03
Bois de serv., scie, sur navir. en rad.			1,641	11,002			4,248	1,641	63,236			
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires				264					327		28 03	28 03
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	63							343	3,423	19 82	141 05	160 87
Liens de ch. de fer, sur navires				1,462					155		12 40	12 40
Billots de sciage en radeaux	343	1,961						245	20,354	14 13	1 50	1 50
Douves et fonds, barrils.		155							8			
“ pipes.												
“ Indes Occid.									19		7 81	7 81
Douves, sauloirs.		19										
Bardoux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.		2,116							20,354		3,049 94	3,049 94
Bois de constr., carré, sur navir. en rad.	245	17							262		2 36	16 49
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqués					11			11	11	4 40		4 40
Total, fret payant péages	6,453	58,170	4,203	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	684,412	50,457 41	131,027 27	181,484 68
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.</i>												
Alcools, potasse et perlasse.			31					31				
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			52					52				

STATISTIQUE DES CANAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Briques	469							469				
Ciment et chaux hydraulique	1,694							2,380				
Argile, chaux et sable.	206							206				
Faiencerie et poterie	174							251				
Poisson	7							7				
Lin et chanvre.	1							1				
Meubles	30							30				
Verrerie, de toutes sortes.	2,855							2,855				
“ en grueuse.	112							112				
“ tout autre.	262							595				
Viandes, autres que le lard	1							1				
Clous	333							560				
Huils, en barrils.	52							64				
Peinture	8							61				
Poix et goudron.	6							22				
Sel	327							4,391				
“ de soude.	38							377				
Sucre.	78							412				
Spiritueux, bière, etc.	75							294				
Etain	1							23				
Bianc de plomb.	3							3				
Bianc de céruse.	1							50				
Laine.	2							2				
Marchandise.	227							810				
“ Cryolithe, etc., en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.												
Bois de constr., en franchise, Welland à Port-Robinson.												
Grand total, fret.	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	684,412	50,457 41	131,027 27	181,484 68
Total, péages sur navires												
“ passagers.												8,426 04
“ marchandises en franchise.												204 02
Amenides et dommages												
Autres recettes.												59,087 47
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.												
												59,087 47
												16,905 54
												433 66
												198,823 88
												1,538 22
												241 20

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Cerelles à boubillon														
Echelles à service, soit, sur nav.	960				45,504			4,248			68,305	295 37	11,091 15	11,386 52
“ “ en rad.										61,694				
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.														
Travers, de ch. de fer, sur nav.														
“ “ en rad. x.														
Billois de sciage.														
“ “ de barils														
“ “ de pipes														
“ “ Indes Occid.														
“ “ saloirs														
Bardeaux.														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.														
Bois de cist., sur nav.	2,080							18,238			20,318		3,046 56	3,046 56
“ “ en rad.														
Traverses.														
Arçades en bois et bois en partie ouvré.														
Total, fret payant péages.	680	38,892	3,357	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586		11	930,685	50,271 40	129,647 94	179,919 34
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.</i>														
Alcalis, potasse et perlasse.		31								31				
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			52							52				

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.												
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.																
Briques.																										
Ciment et chaux hydraulique.	686										469															
Argile, chaux et sable.																										
Faïence et poterie.	77																									
Poisson.																										
Lin et chanvre	1																									
Meubles.																										
Verrre, de toutes sortes.	2,855																									
“ “ en greuse.																										
“ tout autre.	303																									
Viandes, autres que le lard																										
Clous.	227																									
Huile, en barils.	52																									
Peinture.	8																									
Poix et goudron.	6																									
Sel.	327																									
Cendres de soude	38																									
Sucre.	78																									
Spiritueux, bière, etc.	75																									
Blanc.	1																									
Blanc de plomb.																										
“ “ céruse.	1																									
Laine.	227																									
Marchandises en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau.																										
Grand total, fret	5,642	38,892	12,990	10,952	247,543	306,257	17,368	305,586		544	945,239															
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: right;">Total des péages sur navires</td> <td style="width: 50%; text-align: left;">7,989 05</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">passagers</td> <td style="text-align: left;">8,128 52</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">marchandises en franchise.</td> <td style="text-align: left;">62 30</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Total des péages.</td> <td style="text-align: left;">\$ 16,117 57</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">“ “ “</td> <td style="text-align: left;">134 80</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">“ “ “</td> <td style="text-align: left;">196,171 71</td> </tr> </table>															Total des péages sur navires	7,989 05	passagers	8,128 52	marchandises en franchise.	62 30	Total des péages.	\$ 16,117 57	“ “ “	134 80	“ “ “	196,171 71
Total des péages sur navires	7,989 05																									
passagers	8,128 52																									
marchandises en franchise.	62 30																									
Total des péages.	\$ 16,117 57																									
“ “ “	134 80																									
“ “ “	196,171 71																									

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes.	1,101		91				91	1,101	1,192	1 78	27 55	29 33
Produits agricoles, non énumérés, légumes.		400						400	400		20 00	20 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux.												
Instruments aratoires.												
Os.	14						14		14	0 27		0 27
Os.												
Ciment et chaux hydraulique.				5				5	5	5 25	0 63	0 63
Argile, chaux, sable.	70				6		70	5	70	5 25	0 60	5 25
Houille.									6	0 60		0 60
Mais.									1	0 02		0 02
Bestiaux.	1						1		1	0 10		0 10
Coton, brut.	5						5		5	0 10		0 10
Faïence et poterie.												
Bois de teint, et mat. tinctoir.												
Poisson.	35						35		35	5 26		5 26
Lin et chanvre.									70	5 26		5 26
Farine.	4,524						4,524	4,524	4,524	113 16	0 63	113 16
Membres.	1						1		1	0 03		0 03
Gypse.												
Verre, de toutes sortes.	1						1		1	0 02		0 02
Foin, pressé.												
Cochons.												
Chevaux.	50						50	7	57	1 00	0 17	1 17
Eaux vertes et saïées, cornes et sabots.												

ARTICLES.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Total.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
Fer, chemin de fer.												
en gausses.	3								3			
" " autre.	16								16	5 81	0 30	5 61
Minerais de fer.												
Cryolithe ornier, chimique, et autres minier, except le fer.												
Saïdoux et huile de saïdoux.	1								1		0 10	0 10
Farines, de toutes sortes.												
Vineries, autres que le lard.												
Marbre.												
Manille.												
Mélasses.	53						53		53	1 00		1 00
Clous.									136	0 12	27 20	27 20
Avoine.									6			
Huile, en barils.												
Tourteaux oléagineux.									240	0 53		24 00
Pois.									13			0 53
Pommes de terre.									8	0 16		0 16
Lard.												
Peinture.												
Bois et grandron.												
Générites.												
Seigle.												
Resine.												
Sel.												
Pierre, pour la taille.												
" " ouvrée.												
" " impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, toutes sortes.									2	0 04		0 04
Moutons.	2								182	3 43		3 43
Cendre de soude.									3	0 06		0 06
Acier.	182								3			
Sucre.												
Spiritueux, bière, etc.	3								3	0 06		0 06
Tabac, brut.												
Suif.												
Étain.												
Tarabouthine.									426	43 79	455 05	498 84
Blé.	2,332								2,332			
Blanc de plomb.												
Blanc de cétuse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Ecorce.												
Barils, vides.												
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												

N° (A) 10—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.	8	67					45	67	112	8 07	13 40	21 47
Pommes.	47	5,085		6			58	5,085	5,085	4 64	721 45	726 09
Produits agricoles, non énumérés, légumes.												
Produits agricoles, non énumérés, animaux.												
Instruments aratoires.												
Ongles.	13,091	1										
Os.	150	20										
Soufre.	3,124	9,299										
Argent et chaux hydraulique.	19,363	43,814										
Houille.												
Mais.	4	98										
Bestiaux.	35	367										
Coton, brut.	187	56										
Faïence et poterie.	49	13										
Bois de feu. et matière tinée.	280	41										
Poisson.	2											
Lin et chanvre.	693	3,922										
Fleur de farine.	316	696										
Méubles.	1,531	187										
Gypse.	352	82										
Verre, de toutes sortes.	999	537										
Foin, pressé.	124	206										
Cochons.												
Chevaux.												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	2	31										
Glacé.												
Total.												
Descente.												
Montée.												
Total.												
Descente.												
Montée.												
Total.												
Descente.												
Montée.												
Total.												

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant total des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Fer, chemin de fer.	8,294	11					3,294	11	6	476 74	0 54	477 28
" en gueuse.	4,352	644					4,404	644		4,475	547 35	547 77
" tout autre.	10,377						11,057			651 60	28 02	679 62
Minéral de fer.												
Chrycolite ou minéral chimiq.												
échantillon, excepté le fer.	92	2,083					92	2,083		10 52	104 15	104 15
Saunders et huile de saïndoux.	68	214					68	214		6 26	32 42	32 42
Farines, de toutes sortes.	32	762					33	765		3 56	39 88	39 88
Viandes, autres que le lard.	20						20			3 93	3 93	3 93
Marbre.	1						1			0 19	0 19	0 19
Manille.	1						1			90 96	7 35	98 31
Mélasses.	2,111	147					2,474	147		476 03	45 10	521 13
Avoine.	1,760	7,677					2,246	7,677		46 98	196 87	243 80
Huile.	11	140					892	1,444		130 09	20 70	150 79
Tourteaux oléagineux.	595	35,060					565	35,660		11 41	757 48	748 89
Pois.	18	109					18	109		1 81	10 15	10 15
Pommes de terre.	349	232					349	232		33 81	17 63	51 34
Lard.	280	289					313	289		65 40	89 30	89 30
Peinture.	118	25					365	25		32 42	34 72	34 72
Poix et goudron.	4	177					77	181		0 50	34 70	35 20
Guanoilles.	610	1,862					1,862	1,939		1 54	37 50	39 04
Seigle.	4,440	21					4,437	100		5 45	48 54	48 54
Résine.	344	1,428					3,701	1,428		1,127 18	1 48	1,128 66
Sel.	352						305			140 43	211 78	352 21
Pierre, pour la taille.												
" impropre à la taille,												
" non ouvrée.	8,043	11,028					8,043	11,028		302 00	236 95	236 95
Graines, de toutes sortes.	429	96					96	1,920		97 84	309 84	309 84
Mouton.	782	12					781	6		0 30	7 34	7 34
Centre de sonde.	2,640	22					805	12		149 67	0 48	149 97
Acier.	405	527					3,079	805		580 00	1 25	581 34
Sucre.							688	527		103 00	236 70	236 70
Spiritueux, bière, etc.										0 45	0 45	0 45
Tabac, brut.	13	72					26	72		2 44	2 44	2 44
Stuf.	456	6					480	26		92 96	3 90	96 86
Térébenthine.	5,635	11					5,635	25,423		5 48	6 13	6 13
Blanc de plomb.	278	9					330	11		1,242 70	1,364 92	1,364 92
Blanc de céruse.										24 67	25 22	25 22
Laune.										65 32	65 32	65 32
Tons autres effets et marchandises non énumérés.	6,368	2,622					7,911	10		445 70	1,073 86	1,073 86
Ecorce.										3 75	3 75	3 75
Barils, vides.	228	13					291	26		42 12	2 82	44 94
Corbeaux pour bâtiments.	460	4,280					460	4,280		7 40	74 90	82 30
Plottes.	2,256	7,492					2,331	9,057		385 91	291 36	330 27
Bois de chauffage, sur navires.												

DES CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux.												
Cercles												
Echelles à houblon												
Bois de service, scié, sur nav.	27,383	416							44,410	1,082 52	485 98	1,518 45
do " " en rad.	4							4	4		0 15	0 15
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	20,986								20,986		524 65	524 65
Liens de ch. de fer, sur nav.	715							715	715	14 28	0 59	14 87
do " " en rad.	197							197	15,401	4 50	351 44	365 94
Billots de sciage.												
Douves et fonds, barils												
do " " pipes												
do " " Indes Occ.								9	9	2 51	0 17	0 17
Douves, saloirs	10							10	6		0 75	3 26
Bardoux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	250							250	1,933	3 25	83 53	86 78
Bois de const., carré, sur nav.	3,422							3,422	3,348	89 70	84 00	169 70
do " " en rad.	10,280							10,280	10,280	26 75	26 75	26 75
Traverses.												
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	29							29	7		0 80	12 40
Total, fret payant péages	131,622	252,036	10,625	1,545	637	1,701	9,008	137,013	151,892	392,285	10,603 74	32,909 86
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.												
Tous autres légumes	2								2			
Centres.	38								40			

STATISTIQUE DES CANAUX.	Grand total, fret.....		Total, péages sur navires passagers.		Articles en franchise		Amendes et dommages		Quaiage et emmagasinage.		Autres recettes.		Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Maïs	55,264												
Farine	3,324												
Moules	2												
Verrerie	1												
Chevaux	371				1								
Fer, en guise.	14												
" " tout autre	100												
Saindoux et huile de saind.	39				28								
Farines de toutes sortes	890												
Pois	201												
Lard	64,978												
Seigle.	2												
Graines de toutes sortes	1												
Tabac	159,395				480								
Blé	105												
Whiskey et autres spiritueux.	276				2								
Marchandises	2,591				400								
Bois de service, sur navires.	917												
" " en radeaux.	140												
Bois de const., sur navires.	5,680												
" " en radeaux.	70,276				8								
Houille, par arrêté en C., en fr. des canaux.							24,306						
Ciment et chaux hydraulique, par arrêté en conseil, en fr.													
Argile, chaux et sable, en trait chise, par arrêté en conseil.	563												
Pierre, pour la taille	750												
Cyolithe, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.													
Grand total, fret.....	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	1,410	986,794	
Total, péages sur navires passagers.													9,222 60
Articles en franchise													6,965 73
Amendes et dommages													2,534 68
Quaiage et emmagasinage.													689 95
Autres recettes.													173 30
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.													4,187 84
													13,566 27
													80,653 97

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
CHEMIN DE FER ET CANAUX.														
Alcalis, potasses et perlasse.	3	67	31						34	67	101	6 80	13 40	20 20
Pommes		4,726								4,726	4,726		708 90	708 90
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	286	267	52						288	267	555	43 20	40 05	83 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	5	853	4						5	853	858	0 75	* 127 95	128 70
Instruments aratoires.		4								4	4		0 80	0 80
Orge.	43	8,871	394		76				513	8,871	8,871	177 42	177 42	177 42
Os.		103							103	103	103	76 95	15 45	76 95
Soufre.	2,250													15 45
Ciment et chaux hydraulique	60	2,452	1,463						3,713	2,452	3,713	556 95		556 95
Argile, chaux et sable.		40,901	206						206	2,452	2,718	39 90		367 80
Houille		84							100,800	141,701	141,701			407 70
Mais		14							12,253	12,253	12,253			21,255 15
Bestiaux.	2								14		14	2 10		1,827 68
Coton, brut.									2		2	0 30		2 10
Existence et poterie.	106	25	251						367	25	382	71 40	5 00	76 40
Bois de tent. et mat. tinet	5	13							5	13	18	1 00	2 60	3 60
Poisson.	97		7						104		104	15 60		15 60
Lin et chanvre			1						1		1	0 15		0 15
Farine.		3,980								3,980	3,980			597 00
Meubles	86	580	1						87	580	667	17 40	116 00	133 40
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	284	52	30						314	52	366	62 80	10 40	73 20
Foin, pressé	100	27							100		100	15 00		15 00
Cochons.		35							10	35	45	1 50	4 05	5 55
Chevaux.	10												5 25	6 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		29								29	29		4 35	4 35
Glace.														

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
STATISTIQUE DES CANAUX.														
Fer, chemin de fer.	3,118	1							3,118	1	3,119	467 70	0 15	467 85
" " en gueuse.	3,226	20	112						3,338	20	3,358	500 70		500 70
" " tout autre.	1,457		478						1,935		1,935	287 25	3 00	290 25
Minerais de fer														
Cryolithe, miner. chimique et autre miner., excepté le fer.	2,065								2,065		2,065		103 25	103 25
Saindoux et huile de saindoux	28	111							139	111	199	4 20	16 65	20 85
Farines, de toutes sortes	18	1							19	1	20	2 70	0 15	2 85
Viandes, autres que le lard.	5		1						6		6	0 90		0 90
Marbre	13								13		13	2 60		2 60
Maille	109								109		109	21 80		21 80
Mélasses	1,606	8	363						1,969	8	1,977	363 80	1 60	395 40
Clous	357	90	65						422	90	512	84 40	18 00	102 40
Huile, en barils.														
Toureaux oléagineux.		10,367							10,367		10,367		215 01	215 01
Pois	9	8							9	8	17	1 35	1 20	2 55
Pommes de terre	10	78							88	78	117	1 50	11 70	13 20
Lard	224	63	56						280	63	343	56 00	12 60	68 60
Peinture.	23	7	22						45	7	52	9 00	1 40	10 40
Pois et goudron	1	170							1	170	171	0 20	34 00	34 20
Guénilles.	1	883							883		883		16 92	16 92
Seigle	1								1		1	0 20		0 20
Résine.	2,138								6,135		6,135	920 25		920 25
Sel.		1,406	3,997						1,406	3,997	1,406	210 90		210 90
Pierre, pour la taille.	3								3		3	0 60		0 60
" " ouvrée " à la taille, non ouvrée.		100							100		100		8 40	8 40
Graines, de toutes sortes.	1	229							229		229	0 15	34 35	34 50
Monnaies.	364		350						714		714	142 80		142 80
Centre de soude.	555		23						578		578	86 70		86 70
Acier	1,839	1	439						2,278	1	2,279	455 60	0 20	455 80
Sucre	1,177	510	281						458	510	968	91 60	102 00	193 60
Spiritueux, bière, etc.	13								4		4	0 15	0 45	0 60
Tabac, brut.	392		23						415		417	1 95	0 40	1 95
Étain									4		4	0 80		0 80
Tarabenthine	4								4		4	0 80		0 80
Blé	97		3						100		100	20 00		20 00
Blanc de plomb.	249		50						299		299	59 80		59 80
Blanc de ceruse.	9		2						11		13	1 65	0 30	1 95
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	3,169	1,641	847						4,016	1,641	5,657	803 20	328 20	1,131 40
Écorce														
Barils, vides.	165	17	1						166	17	183	31 18	2 25	33 44
Courbes pour bâtiments.														
Flottes, sur navires														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages.		Montant des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cerclés														
Échafas à houbon.....														
Bois de serv., scie, sur navires en radeaux	243	843								1,086	21 75	80 25	102 00	
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.....														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.....														
Liens de ch. de fer, sur navires en radeaux.....														
Billots de sciage.....														
Donnes et fonds, barils pipes.....														
Donnes, saloirs.....														
Indes Occid.....														
Bardeaux.....														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....														
Bois de constr., carré, sur nav. en rad.....														
Traverses.....														
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	29									29	11 60	27,519 48	11 60	32,996 26
Total du fret payant péages	22,920	88,729	9,549	76	118,617	32,945	207,346	239,891	5,476 78					
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Produits agricoles, etc., légumes										2				

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

	Total des péages sur navires.....		passagers.....		articles en franchise.....		Total des péages.....	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Cendre.....	38							
Mais.....	52,589							
Farine.....	3,324							
Fèves.....	2							
Menbles.....	1							
Verterie.....	1							
Chevaux.....	371							
En, en graine.....	100							
Saindoux et huile de saindoux	2,991							
Bois de serv., scie, sur nav.	2,917							
Bois de serv., scie, en rad.....	39							
Farines de toutes sortes.....	276							
Marchandises.....	390							
Pois.....	201							
Lard.....	64,978							
Seigle.....	2							
Graines, de toutes sortes.....	5,680							
Tabac.....	159,785							
Bois carré, en radeaux.....	105							
Blé.....								
Whiskey, etc.....								
Houille, en franchise, arrêté du conseil.....	7,851							
Croûtille, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.	1,410							
Grand total, fret.....	381,002	9,649	76	119,530	40,496	500,532	541,028	
Total des péages sur navires.....								
“ passagers.....								
“ articles en franchise.....								
Total des péages.....								

STATISTIQUE DES CANAUX.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

No 12.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.	5						11		11	1 27	1 27	1 27
Foinnes.	47	309	6				53	309	362	4 64	12 65	17 19
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	61	11					61	11	72	5 21	0 65	5 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	53	42			20		73	42	115	5 51	3 25	8 76
Instruments aratoires.	81	2					81	2	83	12 19	0 15	12 34
Orge.	220	8,515					220	8,515	8,735	4 40	170 52	174 92
Blé.	12,969	6			222		13,191	6	13,197	496 98	0 23	497 21
Os.	1	32			13		14	32	46	0 53	2 40	2 93
Soufre.	150				9		159		169	14 98		14 98
Ciment et chaux hydraulique.	874	20					874	20	896	89 69	90 62	180 31
Argile, chaux et sable.	19,323	6,847			3,371		22,694	6,847	29,541	853 27	256 92	1,110 19
Houille.	4	2,913			62		66	2,975	3,041	0 40	1,525 62	1,525 62
Mais.	35	353			68		103	353	388	1 88	25 61	27 49
Restaux.	81						81		82	14 07	0 05	14 12
Coton brut.	44	1			38		82	1	82	4 80		4 80
Faiences et poterie.	183	41			1		183	41	224	12 79	2 88	15 67
Poisson.	693	12					693	12	705	0 04	0 04	0 08
Lin et chanvre.	230	116			107		346	116	462	49 57	8 52	58 09
Farine.	1,531	187					1,718	187	1,905	21 04	7 19	28 23
Meubles.	68	30					98	30	128	21 59	7 06	28 65
Gypse.	899	557			35		934	557	1,491	12 10	1 80	13 90
Verre, de toutes sortes.	114	231					345	231	345	37 85	33 64	71 49
Foin, pressé.	2						2		4	6 68	13 11	19 79
Cochons.										0 09	0 08	0 17
Chevaux.												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												

ARTICLES.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Total.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.				
													cts.	cts.	cts.	cts.
Glace.	176	5					176	5	181	9 04	0 39	9 43				
Fer, chemin de fer.	1,126	11					1,126	11	1,137	46 65	0 42	47 07				
" en grueuse.	3,140	624					3,764	624	4,388	364 35	25 02	389 37				
" tout autre.																
Minéral ou minerai chimique.																
Cryolithe ou minerai chimique, et autre min., excepté le fer.	64	18					64	18	82	6 32	5 25	11 57				
Saindoux et huile de saindoux.	50	761					50	761	814	3 56	33 47	37 03				
Farines, de toutes sortes.	27						27		27	2 66		2 66				
Vianès, autres que le lard.	1						1		1	0 19		0 19				
Maïs.	7						7		7	0 19		0 19				
Mécanique.	610	147			125		735	147	882	69 16	7 35	76 51				
Mélasses.	505	870					505	870	1,375	82 23	43 50	125 73				
Clois.	1,246	7,537					1,246	7,537	8,783	46 93	193 94	240 87				
Avoine.	403	50			62		465	50	515	45 69	2 70	48 39				
Huile, en barils.	11						11		11	1 08		1 08				
Tourteaux oléagineux.	565	25,293					565	25,293	25,858	11 41	522 47	533 88				
Pois.	9	101					110	101	110	0 46	7 60	8 06				
Pommes de terre.	339	154					493	154	647	32 51	5 83	38 34				
Lard.	56	226					282	226	308	9 40	11 30	20 70				
Peinture.	96	18			7		113	18	131	23 42	0 90	24 32				
Poix et godron.	5				225		230		235	0 30	0 70	0 90				
Guénilles.	77	1,029					1,106	1,029	1,106	1 54	20 58	22 12				
Saie.	609	169			1,230		1,839	169	2,008	92 89	5 45	98 34				
Résine.	2,302	21			7		2,309	21	2,330	206 93	1 48	208 41				
Sel.	344	22			3,357		3,701	22	3,723	140 43	0 83	141 26				
Pierre, pour la taille.	349				13		362		362	18 10		18 10				
" ouvrée.																
" impropre à la taille, non ouvrée.																
Graines, de toutes sortes.	8,042	1,691					9,733	1,691	11,424	301 85	63 49	365 34				
Montons.	65	96			2		163	96	259	6 87	0 30	7 17				
Centre de soudé.	227	12					239	12	251	22 14	0 48	22 62				
Acier.	801	21					822	21	843	124 49	1 05	125 54				
Sucre.	228	17					245	17	262	32 10	1 00	33 10				
Spiritueux, bière, etc.																
Tabac, brut.	64	70			13		137	70	207	0 80	0 49	0 80				
Suif.	5,635	13,832			86		5,721	13,832	19,553	3 50	3 50	7 00				
Blé.	29				2		31		31	4 68	0 65	5 33				
Blanc de plomb.																
Blanc de céruse.																
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	3,199	1,181			475		4,655	1,181	5,836	424 96	117 50	542 46				
Ecorce.	63	7					70	7	77	3 75	0 56	4 31				
Barils, vides.																
Combes pour bâtiments.	460	4,280					4,740	4,280	8,980	7 40		82 30				

STATISTIQUE DES CANAUX.

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Total.		Total, t-maux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, sur navires en radeaux	2,256	7,005	1,065	75	2,331	8,070	38 91	225 56	10,401	38 91	225 56	264 47
Cercles												
Echelles à houblon												
Bois de service, scié, sur nav. en rad.	27,140	14,743	416		28,165	15,159	1,010 77	405 98	43,324	1,010 77	405 98	1,416 45
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux	715	30			715	30			745	14 28	0 59	14 87
Traverses de ch. de fer, sur nav. en rad.	197	15,401			197	15,401			15,598	4 50	351 44	355 94
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils.												
Douves, saloirs	10	6			10	6			9	0 17	0 75	0 17
Bardeaux												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	250	1,933			250	1,933			2,183	3 25	33 53	36 78
Bons de constat, carté, sur nav. en rad.	3,422	3,348			3,422	3,348			6,770	85 70	84 00	169 70
Traverses									10,280		26 75	26 75
Articles en bois et bois en partie ouvré	7								7		0 80	0 80
Total, fret payant péages.	108,622	163,307	1,545	637	1,701	9,008	18,396	184,949	394,296	5,126 96	5,390 38	10,517 34
Articles en franchise ayant payé plus de péages sur le canal Welland.												
Mais		2,725						2,725				

Houille, en franchise, par arrêté du conseil	62,425			8	24,306	86,739	85,739
Articles en franchise pour la construction du canal, par un arrêté du conseil, 1884.							
Ciment et chaux hydraulique.	563	539		563	539		
Argile, chaux et sable.	14	14		14	14		
Fer, tout autre	750	140		750	140		
Pierre, pour la taille							
Bois de c., carré, sur navires.	172,300	140			172,300	140	
Grand total, fret	172,300	166,725	1,080	645	33,314	207,399	395,765
Total des péages sur navires.							3,893 46
passagers							1,601 51
marchandises en franchise							638 18
Total des péages.							9,387 47
Total des péages.							\$ 4,700 91
							5,464 97
							1,085 23
							17,017 54

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

N^o (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Alcalis, potasse et perlasse.	18	28							28		5 32
Pommes.	1	26							44		1 93
Produits agricoles, légumes.	6	432							433		40 79
" animaux.	3	1,407							1,413		117 02
Instruments aratoires.	13	150							16		2 62
Orpe.	150								150		11 22
Brèques.	18								18		1 80
Os.											
Soufre.	24								24		2 36
Ciment et chaux hydraulique.	402	7,689							7,689		229 22
Argile, chaux et sable.	648								648		23 78
Houille.											
Mais.	750								750		48 96
Bestiaux.											
Coton, brut.											
Faïence et poterie.	1	2							1	2	0 26
Bois de teinture et matières tinctoriales.											
Poisson.	6	106							6	106	10 05
Lin et chanvre.	6	27							6	27	4 44
Ferme.											
Meubles.											
Gypse.											
Verrerie de toutes sortes.	4								4		0 76
Foin, presse.	263								263		25 23
Cochons.	8								8		0 60
Chevaux.	18	166							18	166	10 51
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.	37								37		3 33
Glace.											
Fer, chemin de fer.											
" en grueuse.	8	64							8	64	3 15
" tout autre.											

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Minerai de fer.	1,784								1,784		89 20
Croydite ou min. chim., et autres min., except. le fer.	4								4		0 39
Saoudoux et huile de saindoux.	17								17		1 37
Farines, de toutes sortes.	81								81		7 83
Vianades, autres que le lard.											
Marbre.	24								24		1 42
Manille.	10								10		0 75
Mélasses.	1,038								1,038		82 86
Clous.	12								12		2 70
Avoine.	191	78							2,749	191	191 78
Huile.	2,749								465		38 00
Tourteaux oléagineux.	14	451							27	451	2 85
Pois.	25								1		0 19
Pommes de terre.	1								1		
Lard.											
Peinture.	3								3		0 44
Poix et goudron.	47								47		4 32
Quenilles.											
Seigle.	16								16		0 50
Résine.	1								1		0 32
Sel.	3								3		0 29
Pierre, pour la taille.											
" ouverte.	37								37		3 46
" ouverte à la faille, non ouverte.	431								431		32 59
Graines, de toutes sortes.											
Montons.											
Centre de soudé.	2								2		1 24
Acter.	17								17		1 34
Sucre.	2								2		2 27
Spiritueux.	24								24		0 15
Tabac, brut.											
Suif.	2								2		1 76
Fer-blanc.											
Térébenthine.	18								18		0 05
Bis.	1								1		0 90
Blanc de plomb.	1								1		0 90
Blanc de céruse.	9								9		53 30
Laine.	85								85		4 60
Tous autres effets et marchandises non énumérés.											
Ecorce.	38								38		4 60
Barils, vides.											
Courbes.	31,600								31,600		335 18
Flottes.	43,849								43,849		1,812 71
Bois de chauffage, sur navires.	75								75		27 88
" en radeaux.	235								235		32,352 80
Cerdes.	317,923								317,923		9 15
Echalas à houblon.	159								159		1 57
Bois de service, scié, sur navires.											
" en radeaux.											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.											

STATISTIQUE DES CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.	Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux											
Traverses de chemins de fer, sur navires		435							435		71 97
en radeaux											
Billots de sciage		12,662							12,662		292 24
Douves et fonds, barils											
“ pipes											
“ Indes Occidentales											
“ saloirs		253		344					597		465 49
Bardeaux		3		1					4		1 72
Piquets et perches pour clôtures, sur navires											
“ en radeaux		2,684							2,684		103 90
Bois de construction, carré, sur navires		3,240							3,240		55 32
“ en radeaux		200							200		0 50
Traverses		4							4		1 01
Articles en bois et bois en partie ouvré											
Total fret payant péages	771	432,225		107,435				771	539,660	540,431	36,601 56
<i>Articles en franchise par arrêté en conseil.</i>											
Bois de service, scié, en radeaux	100	386							386	486	
Bois de construction, carré, en radeaux		2,220							2,220	2,220	
Flottes		16,440							16,440	16,440	
Billots de sciage		10,678							10,678	10,678	
Traverses de chemins de fer, en radeaux		10,000							10,000	10,000	
Bois de chauffage		4,786							4,786	4,786	
Grand total, fret	871	476,735		107,435				871	584,170	585,041	

Total des péages sur navires	3,675 92
“ passagers	162 91
“ articles en franchise	\$515 72
Quaiage et emmagasinage	10 00
Amendes et dommages	
Autres recettes	
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	40,450 39

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CHEMINS												
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	3	909							46	955	958	61 84
Produits agricoles, légumes.									1	1	1	0 10
Produits agricoles, animaux.												
DE INSTRUMENTS ARATOIRES.												
Déje.												
Bois.	150	100	338	504	217							
FER												
Et												
Argile, chaux et sable.	410		341		140							44 92
Houille	76	215		245	31							30 72
Mais												34 10
Bestiaux												27 65
Coton, brut.	57											3 10
Fatence et poterie.												462 74
Bois de teinture et matières tinctoriales.	23											8,455 12
Poisson.												
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.	201	27										
Meubles.												
Gypse.												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé.	329	2,323	133									
Paves.												
Chevaux.												
Eaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace												
Minéral de fer.	25											
“ en grèuse												
“ tout autre.												
Mineral de fer.												

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe, minéral chim. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux.												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard.												
Marbre.												
Manille.												
Mélasses												
Clous.	3	1,236										
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois.	7	1,509										
Pommes de terre.												
Lard.												
Peinture.												
Poix et goudron												
Guénilles.												
Seigle												
Résine	187											
Sel												
Pierre, propre à la taille.	373											
do ouvrée												
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes.	6	146										
Montons												
Cendre de soude.												
Acier.												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Sulf.												
Etain												
Térébenthine												
Blé.												
Blanc de plomb.												
Blanc de céruse.												
Leine.	618	322	268									
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Barils, vides	5		13									
Courbes pour bâtiments.												
Plottes	3											
Bois de chauffage, sur navires.	11,435	135	7,726									
“ en radeaux.												
Cerclés												
Echelles à horizon	40,550		56,878									
Bois de service, scés, sur navires.	63											
“ en radeaux.												
Mâts, espars et poutres de télégraphe, sur navires.												
“ en radeaux.												

N^o (A) 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Traverses de chemins de fer, sur navires en radeaux	1,850	189	745						2,604	189	2,793	\$ cts. 218 93
Billots de sciage												
Douves et fonds de barils												
“ “ pipes												
“ “ Indes Occidentales												
Douves, saloirs	118		28						146		146	17 35
Bardeaux												
Poteaux et perches de obtures, sur navires												
“ “ en radeaux												
Bois de service, sur navires												
“ “ en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie ouvré												
Total, fret payant péages	56,418	7,547	66,881						123,299	105,620	228,919	16,842 15
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	345								345		345	
Grand total, fret	56,763	7,547	66,881						123,644	105,620	229,264	
Total des péages sur navires												2,437 84
do passagers												66 59
do articles en franchise												\$30 34
Amendes et dommages												9 00
Autres recettes												75 30
Total du revenu à l'exclusion des loyers de chutes d'eau												19,430 88

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A.—Suite.

N^o (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.		28								28		2 90
Pommes.	31	76							31	76		3 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	353	7							353	7		17 26
do do animaux	27	370							27	370		12 60
Instruments aratoires.	32	99							32	99		15 95
Orge.	366	7							366	7		8 89
Briques.	15	25							15	25		1 20
Os.	11	21							11	21		1 26
Soufre.												5 90
Ciment et chaux hydraulique.	180	42							180	42		2 16
Argile, chaux et sable.	90	2							90	2		92
Houille.		11,391								11,391		483 88
Mais.		22								22		0 61
Restiaux.	4	3							4	3		0 19
Coton, brut.												8 68
Falence et poterie.	37	30							37	30		2 25
Bois de teinture et matières tinctoriales.	11	14							11	14		1 90
Poisson.	70	3							70	3		73
Lin et chanvre.												690
Fleur de farine.	141	549							141	549		17 51
Neutres.	16	24							16	24		4 56
Gypse.												78
Verre, de toutes sortes.	73	5							73	5		8 55
Foin, pris sé.	879	1							879	1		20 72
Cochons.	5	4							5	4		0 33
Chevaux.	14	8							14	8		0 82
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												60
Glace.	54	6							54	6		1 78
Fer, chemin de fer.	50	13							50	13		1 96
“ en gueuse.												63
“ tout autre.	242	53							242	53		8 08
Minerai de fer.												205

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Cryolithe ou min. chimiq. et autre min., except. le fer	1,815	888							1,815	888	2,703
Saindoux et huile de saindoux	19	23							19	23	42
Farines, de toutes sortes	11	6							11	6	7
Variétés, autres que le lard	10	7							10	7	17
Marbre	4								4		4
Marrille											
Mélasses.	97	5							97	5	102
Cioux	314	5							314	5	319
Avoine	63	61							63	61	124
Huile, et barils.	147	269							147	269	416
Tourteaux oléagineux.											
Pois	131	9							131	9	140
Pommes de terre.	83	109							83	109	183
Lard	178	61							178	61	239
Peinture.	33	3							33	3	36
Poix et goudron	28								28		28
Guénilles.	6								6		6
Saïgle.	149	21							149	21	170
Béane.	5								5		5
Resine.	1,544	139							1,544	139	1,683
Sel.	35	678							35	678	713
Pierre, pour la taille	19	4							19	4	23
“ “ impropre à la taille, non ouvrée											
Graines, de toutes sortes	8	7							8	7	15
Montons	10								10		10
Cendre de soude	15								15		15
Acter	30								30		30
Sucre.	447	54							447	54	501
Spiritueux, bière, etc.	62	26							62	26	88
Tabac, brut.											
Suif	12								12		12
Étain											
Térébenthine											
Bis	27	263							27	263	290
Bis	24	1							24	1	25
Bianc de plomb.											

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Bianc de céréuse.	33	6							33	6	3 00
Laine											0 10
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	747	499							747	499	146 37
Ecorce	20	31							20	31	1 92
Barils, vides	64	13							64	13	6 28
Flottes	1,115	300							1,115	300	1,415
Bois de chauffage, sur navires.	14,067	2,363							14,067	2,363	16,430
Bois de service, scié, sur navires.	17,957	9,113	11,449						29,406	9,113	38,519
“ “ en radeaux	5	5							5	5	0 19
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.											1 08
Liens de chemins de fer, sur navires	5,634	66							5,634	66	6,001 15
do. en radeaux	815								815		86 69
Billots de scage.	385	187							385	187	13 40
Bardeaux	110	47							110	47	31 08
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	5	9							5	9	3 74
Bois de construction, carré, sur navires											
“ “ en radeaux.	299	20							299	20	18 41
Traverses.	700	13							700	13	5 44
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	9								9		2 55
Total, fret payant péages.	49,977	28,142	11,457						61,431	28,142	89,576
Houille, en franchise, par A. du C.	4,313								4,313		4,313
Bois de chauffage, en franchise, par A. du C.	14,520								14,520		14,520
Pierre, en franchise, pour la construction de canal.	350								350		350
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Welland	554								554		554
Grand total, fret	69,160	28,696	11,457						80,617	28,696	109,313

Total des péages sur navires		passagers.	
houille, en franchise.	\$ 115 13		
bois de chauffage, en franchise	242 00		
pierre, en franchise	8 18		
cryolithe, en franchise	27 70		
Quaiage et emmagasinage.	39 98		
Amendes et dommages.	10 00		
Autres recettes.	185 50		
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.	6,145 89		

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N^o (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Poisson.....	35	413							35	413	4 48
Fleur de farine.....	1,161	138							1,161	138	12 99
Houille.....	530	22,071							530	22,071	226 01
Bois de construction.....	1,523	1,304							1,523	1,304	28 27
Autres produits agricoles.....	2,592	3,597							2,592	3,597	61 89
Autres marchandises.....	671	485							671	485	11 56
Total du fret payant péages.....	6,512	28,008							6,512	28,008	345 20
Péages sur navires..... 1,433 28											
Autres recettes..... 3 28											
Revenu total..... 1,781 76											

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} mars 1892.

ANNEXE A—*Suite*.
 N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.										\$ cts.
Pommes.										
Produits agricoles non énumérés, légumes.										
do do animaux.										
Instruments aratoires.										
Orge.									7	0 68
Briques.										
Os.										
Soufre.										
Ciment et chaux hydraulique.										
Argile, chaux et sable.										
Houille.										
Mais.										
Bestiaux.										
Coton, brut.										
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.										
Poisson.										
Lin et chanvre.										
Farine.									25	0 25
Menthes.										
Gypse.										
Verre, de toutes sortes.										
Foin, pressé.										
Cochons.										
Chevaux.										
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										
Glace.										
Fer, chemin de fer.										
“ en guenise.										
“ tout autre.										
Minéral de fer.									3	0 09

N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., except. le fer												
Saoudoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes.												
Viandes, autres que le lard.												
Marbre												
Manille												
Mélasses.												
Clous.												
Avoine												
Huile, en barils.												
Fourreaux oléagineux.												
Pois.												
Femmes de terre.												
Lead												
Peinture.												
Pois et godron												
Chiffons.												
Seigle.												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude.												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut.												
Suif												
Ferblanc.												
Térébenthine												
Bié												
Bianc de plomb.												

Bianc de céruse.													
Laine.													
Tous autres effets et marchandises non énumérés.													
Ecorce	52	77											
Barils vides.	32												
Corbes pour bâtiments													
Flottes.		1,162											
Bois de chauffage, sur navires		1,095											
" en radeaux.	11,283												
Caroles.													
Echalas à houblon.													
Bois de service, scié, sur navires.	530												
" en radeaux	160	42											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.	166	5											
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.													
Liens de chemin de fer, sur navires.	165												
" en radeaux.	170	10											
Billets de sciage.	3,542	200											
Douves et fonds, barils.													
" pipes.													
" Indes Occidentales.													
Douves, sauloirs.	136	19											
Bardeaux.	3												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.													
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	100	1,088											
Bois de construction, carré, sur navires.													
" en radeaux													
Traverses.	265	440											
Articles en bois et bois en partie fabriqués.													
Total, fret payant péages.	16,632	4,207											
Total, péages sur navires.													
" passagers.													
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.													

B. H. TEAKLIES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er mars 1892.

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1891.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.												\$ cts.
Pommes de terre.	92	54							92	54	146	2 80
Produits agricoles non énumérés, légumes.	12	255							12	255	267	5 16
do do annaux.	2	2							2	2	4	0 11
Instruments aratoires.	36	360							36	360	756	14 19
Orge.												
Briques.												
Os.	1								1		1	0 02
Soufre, brut.												
Ciment et chaux hydraulique.	102								102		102	1 92
Argile, chaux et sable.												
Houille.		572		250						1,297	2,069	37 70
Mais.	3								3		3	0 06
Bestiaux.	3								3		3	0 06
Coton, brut.												
Faïence et poterie.	9								9		9	0 23
Bois de teinture et matières tinctoriales.	2								2		2	0 05
Poisson.	6								6		6	0 12
Lin et chanvre.	4								4		4	0 27
Fleur de farine.	58	6		7					65	7	72	1 86
Membres.												
Gypse.	13								13		13	0 35
Verre, de toutes sortes.												
Foin, pressé.	30								30		37	0 74
Cochons.												
Chevaux.	150								150		150	3 75
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												
Fer, chemin de fer.	1								1		1	0 02
Fer, en gueuse.	1								1		1	1 18
Fer, tout autre.	60								60		61	

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Saindoux et huile de saindoux.	3								3		3	0 06
Marbre.	10								10		10	0 26
Manille.	7								7		7	0 18
Métasses.	44								44		44	1 10
Clous.	110								122		177	3 59
Avoine, en barils.	17								17		17	0 32
Huile, en barils.	28								57		85	2 17
Pois.	48								60		306	6 87
Pommes de terre.	7								7		7	0 14
Lard.	1								1		1	0 02
Canailles.	4								5		5	0 13
Sel.	441								441		527	9 91
Pierre, pour la taille, non ouvrée.												
Moutons.	10								1		28	0 04
Centre de soude.	13								1		1	0 02
Sucre.	99											
Spiritueux, bière, etc.	12											
Tabac, brut.												
Suif.	2											
Etain.	1											
Blé.	285								285		816	0 64
Blanc de plomb.	25								25		25	0 64
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	928								941		965	24 04
Bois de construction, carré, sur navires.												
Bois de chauffage, sur navires.	570								5		5	7 80
Bois de service, scié, sur navires.	88								945		945	9 64
Bois de service, scié, en radeaux.	9								232		508	0 19
Billots de sciage.	4								27		27	0 30
Bardeaux.	80								80		80	0 31
Bois de construction, carré, en radeaux.	80								80		80	0 50
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	41								41		41	0 75
Total du fret payant péages.	5,002								5,932		11,742	191 91
Total des péages sur navires.												281 12
do do passagers.												197 02
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.												670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N° (A) 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>						
Navires à vapeur canadiens.....	353,971	3,952 11	676,266	3,920 31	64,052	296 74
“ américains	478,656	7,187 03	23,980	184 98	1,025	10 54
Voiliers canadiens	173,921	3,490 34	1,075,155	11,565 42	44,782	632 22
“ américains	103,608	2,306 06	66,228	517 62	115,871	1,588 34
Total, classe n° 1.....	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
<i>Classe n° 2.</i>						
Passagers	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
	35,080	433 66	63,283	3,024 63	3,783	66 59
<i>Classe n° 3.</i>						
	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Briques.....	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
Soufre.....	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Ciment et chaux hydraulique.....	418	62 38	4,609	647 57	31	3 10
Argile, chaux et sable.....	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
Poisson.....	305	40 56	328	31 27		
Gypse.....			1,718	28 65		
Fer, chemin de fer.....	127	19 05	3,300	477 28		
“ en gueuse.....	499	99 80	4,475	547 77		
“ tout autre.....	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
Sel.....	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
Acier.....	6,220	933 00	817	109 32		
Pierre, pour la taille.....	6,602	1,320 40	5,129	352 16	1,304	130 40
Pommes.....	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge.....	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Maïs.....	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35		
Coton, brut.....			2	0 30		
Lin et chanvre.....			2	0 19		
Fleur de farine.....	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
Foin, pressé.....	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, de toutes sortes.....	26,164	5,232 70	833	39 88		
Tourteaux oléagineux.....			11	1 08		
Avoine.....	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois.....	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
Pommes de terre.....	25	2 33	127	10 15	7	0 70
Seigle.....	65,888	13,136 75	1,939	39 04		
Graines, toutes sortes.....	258	51 60	9,963	399 84		
Tabac.....	1	0 20	12	1 40		
Blé.....	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92		
Tous autres produits agricoles, légumes.....	444	28 80	627	89 11	1	0 10
Os.....			149	18 38	341	34 10
Bestiaux.....	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons.....			27	4 05		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	87	13 05	33	4 52		
Chevaux.....	67	3 02	390	26 54	6	0 20
Saindoux et huile de saindoux.....	126	25 20	336	32 42		
Viandes, autres que le lard.....	19	3 00	33	3 56		
Lard.....	276	55 10	581	51 34	3	0 10
Moutons.....			96	7 34	152	5 07
Suif.....	77	12 40	26	2 44		
Laine.....	1,243	248 30	13	1 95		
Tous autres produits agricoles, animaux.....			973	137 46		
Total, classe n° 3.....	573,610	112,512 67	220,884	13,018 88	14,887	1,025 13

A—Suite.

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1891.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
167,576	682 17	78,137	762 11	23,150	463 00	29,593	223 59	134,369	226 93
186	2 29	711	16 83			8	0 50	168	0 50
161,026	2,274 15	68,965	766 05	48,514	970 28	22,975	93 38	13,002	51 69
30,939	717 31	16,644	241 70					92	2 00
359,727	3,675 92	164,457	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
12,569	162 91	5,423	130 86			9,547	88 85	16,651	197 02
Ton'x.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
		40	1 20			7	0 68	1	0 02
24	2 36	222	5 90					102	1 92
8,091	229 22	92	2 16					6	0 12
3	0 26	73	1 90	448	4 48				
		60	1 78						
		63	1 96					1	0 02
72	3 15	295	8 08					61	1 18
17	0 50	1,683	47 33					28	0 54
		30	1 01						
1	0 02	713	33 36					1	0 02
44	1 93	107	3 60					146	2 80
150	11 22	373	8 89					756	14 19
		22	0 61					3	0 06
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	25	14	0 27
263	25 23	880	20 72						
17	1 57	7	0 18						
		3	0 10						
1,038	82 86	124	3 27					17	0 32
2,749	191 78	140	4 20					366	6 87
465	38 00	183	5 56					7	0 14
47	4 32	170	4 51					527	9 91
37	3 46	15	0 48						
		290	8 90					2	0 04
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89			816	15 32
18	1 80	32	1 26					267	5 16
750	48 96	7	0 19					3	0 06
8	0 60								
37	3 33	22	0 82					1	0 02
184	10 51	9	0 33					37	0 74
4	0 39	42	1 24					3	0 06
81	7 83	17	0 48						
52	2 85	239	6 28					1	0 02
431	32 59	10	0 29					10	0 02
24	2 27							2	0 04
9	0 90	6	0 19						
1,413	117 02	397	12 60						
16,592	877 53	7,416	224 15	7,936	79 36	32	0 93	3,178	59 86

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chamby.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
<i>Classe n° 4.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47		
Instruments aratoires			87	13 14		
Faïencerie et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
Bois de teinture et matières tinctoriales.			100	8 40	55	5 50
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
Verre, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
Marbre	3,556	535 40	20	3 93		
Manille.	139	20 85	1	0 19		
Mélasses	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clous	129	12 40	3,352	521 13		
Huile, en barils.	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
Peinture.	144	20 56	632	89 30	1	0 10
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
Guénilles	60	12 00	181	35 20		
Résine.			1,949	98 54	1,978	196 30
Cendre de soude.	99	14 59	787	149 97		
Sucre	393	35 08	3,101	581 34		
Pierre, ouvrée	9	1 70	365	18 70	1,273	102 45
Étain	246	36 51	552	96 86		
Térébenthine.			105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb.	3	0 45	137	25 22		
Blanc de céruse.			330	65 32		
Whisky et tous autres spiritueux	346	67 96	1,215	226 70		
Marchandises non énumérés.	50,202	7,472 07	11,213	1,673 86	3,690	279 51
Total, classe n° 4	55,831	8,306 24	28,597	4,258 47	7,363	620 83
<i>Classe n° 5.</i>						
Ecorces			13	3 75		
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Courbes, pour bâtiments						
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
Bois de chauffage, sur navires.	9,186	407 44	11,388	330 27	19,296	649 54
en radeaux						
Bois de service, scié, sur navires.	64,877	11,545 03	44,410	1,518 45	97,498	5,791 76
en radeaux			4	0 15	63	5 00
Cercles						
Liens de chemins de fer, sur navires	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
en radeaux						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires						
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.			20,986	524 65		
Bois de construction, carré, sur navires.	20,354	3,049 94	2,183	36 78		
en radeaux.	262	16 49	6,770	169 70		
Articles en bois et bois en partie fabriq.	11	4 40	36	12 40		
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.						
en rad.						
Billots de sciage.	3,766	160 87	15,598	355 94		
Douves et fonds, barils	135	12 40				
“ pipes	8	1 50				
“ Indes occidentales.						
Douves, saloirs.			9	0 17		
Traverses.			10,280	26 75		
Echalas à houblon.						
Total, classe n° 5	99,101	15,255 22	117,495	3,124 38	119,817	6,684 47

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.		
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	
			\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.	
28	5 32	28	2 99					4	0 11	
16	2 62	131	15 95					9	0 23	
		67	8 63					2	0 05	
		25	2 25					72	1 86	
33	4 44	40	4 56					13	0 35	
4	0 76	78	8 53					10	0 26	
		4	0 36					7	0 18	
								44	1 10	
24	1 42	102	9 55					122	3 59	
11	0 75	319	30 06					85	2 17	
25	2 70	416	39 12							
1	0 19	36	4 25							
		28	2 99					5	0 13	
3	0 44	6	0 54							
		5	0 45					13	0 33	
		15	1 94					99	2 53	
18	1 24	501	49 53							
3	0 29	23	2 82							
2	0 15	12	1 17					1	0 03	
		25	2 31					25	0 64	
		33	3 00							
1	0 05	88	8 86					12	0 32	
20	1 34	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	965	24 04	
402	53 30									
591	75 01	3,228	346 30	1,156	11 56	129	3 87	1,488	37 92	
		51	1 92				32	0 94	5	0 10
		77	6 28							
38	4 60									
31,600	335 18	1,415	24 85				1,162	12 12		
45,466	1,812 71	16,430	320 85				12,378	121 90	945	7 89
423,471	32,352 80	38,519	1,685 15	2,827	28 27	592	9 67	825	9 64	
159	9 15	5	0 19			202	3 60	9	0 19	
235	27 88									
435	71 97	5,700	601 15				165	4 39		
		815	86 69				180	7 46		
19	1 57	34	1 68							
2,684	103 90									
3,240	55 32	319	19 41				1,188	21 25	1,480	18 50
6	1 01	22	2 55							
597	465 49	157	31 08				155	13 39	41	0 75
4	1 72	22	3 74				3	0 15	5	0 31
12,662	292 24	572	13 40				3,742	30 10	27	0 30
200	0 50	700	5 44				705	5 50		
520,816	35,536 04	64,838	2,803 38	2,827	28 27	20,675	240 57	3,417	38 18	

N° (A), 19.—MOUVEMENT du trafic sur les canaux sous

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		- cts.
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
Cryolithe ou minéral chimique.....	2,871	143 55	2,083	104 15		
Minéral de fer						
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée.	2,813	281 30	11,028	226 95	566	56 60
Glace.....	1,150	57 50				
Total, classe spéciale.....	231,478	45,410 55	177,211	23,111 87	86,852	8,511 72
Total, fret et péages.....	960,020	198,823 88	544,187	62,726 56	228,919	19,346 58
Bois de construction et autre bois, en fr.	389	17 76	9,728	1,056 98		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	14,604	2,136 20	382,879	12,188 40	345	30 34
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris...	975,013	200,977 84	936,794	75,971 94	229,264	19,376 92

DÉPARTEMENT DE CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—Fin.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01			2,059	37 70
1,784	89 20	2,703	135 15						
						3	0 09		
								1,450	14 50
								150	3 75
2,432	112 98	14,094	619 03	22,601	226 01	3	0 09	3,659	55 95
540,431	40,440 39	89,576	5,910 41	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05
44,610	515 72	14,520	242 00						
		5,217	151 01						
585,041	40,956 11	109,313	6,303 42	34,520	1,778 48	20,839	651 73	11,742	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés pour de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires de toutes sortes	1,110,156	16,905 54	1,841,629	16,188 33	225,730	2,437 84
Passagers	Nombre. 35,080	483 66	Nombre. 63,283	3,024 63	Nombre. 3,783	66 59
<i>Produits de la forêt.</i>						
Ecorce	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Courbes pour bâtiments			13	3 75		
Flottes	40	1 75	4,740	82 30	3	0 25
Bois de chauffage	9,186	407 44	11,388	530 27	19,296	649 54
<i>En franchise</i>						
Cercles et échelas à houblon						
Bois de service, scié	64,877	11,545 03	44,414	1,518 60	97,561	5,796 76
<i>En franchise</i>			3,908			
Mâts, espars, etc			20,986	524 65		
Traverses de chemins de fer	327	28 03	745	14 87	2,793	218 93
<i>En franchise</i>						
Billots de sciage	3,766	160 87	15,598	355 94		
<i>En franchise</i>	389					
Douves, de toutes sortes	163	13 90	9	0 17		
Bardeaux	19	7 81	16	3 26	146	17 35
Piquets et perches						
Bois de construction, carré	20,616	3,066 43	8,953	206 48		
<i>En franchise</i>			5,820			
Traverses			10,280	26 75		
Total	99,383	15,231 26	126,870	3,067 04	119,799	6,682 83
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux	1	0 02	402	29 59	57	1 90
Cochons			27	4 05		
Chevaux	67	3 02	390	26 54	6	0 20
<i>En franchise</i>			2			
Moutons			96	7 34	152	5 07
Total	68	3 04	917	67 52	215	7 17
<i>Produits des animaux.</i>						
Os			149	18 38	341	34 10
Cornes et sabots, peaux vert. et sal., bruts	87	13 05	33	4 52		
Saindoux et huile de saindoux	126	25 20	336	32 42		
<i>En franchise</i>			100			
Viandes, autres que le lard	19	3 00	33	3 56		
<i>En franchise</i>	1					
Lard	276	55 10	581	51 34	3	0 10
<i>En franchise</i>			201			
Suif	77	12 40	26	2 44		
Laine	1,243	248 30	13	1 95		
<i>En franchise</i>						
Produits agricoles non énumérés, animaux	2					
Total	1,831	357 05	2,445	252 07	344	34 20

A—Suite.

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1891, indiquant la quantité totale de et le montant des péages perçus.

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
359,727	3 675 92	164,437	1,786 69	71,664	1,433 28	52,576	317 42	147,631	281 12
Nombre. 12,569	162 91	Nombre. 5,423	130 86	Nombre.		Nombre. 9,547	88 85	Nombre 16,651	197 02
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	Tons.
31,600	335 18	51	1 92			32	0 94	5	0 10
16,440		1,415	24 85			1,162	12 12		
45,466	1,812 71	16,430	320 85			12,378	121 90	945	7 89
4,786		14,520							
235	27 88								
423,630	32,361 95	38,524	1,685 34	2,827	28 27	794	13 27	834	9 83
486									
19	1 57	34	1 68			171	10 10		
435	71 97	6,515	687 84			345	11 85		
10,000									
12,662	292 24	572	13 40						
10,678									
597	465 49	157	31 08			155	13 39	5	0 31
4	1 72	22	3 74			3	0 15		
5,924	159 22	319	18 41			1,188	21 25	1,560	19 00
2,220									
200	0 50	700	5 44			705	5 50		
565,382	35,530 43	79,259	2,794 55	2,827	28 27	20,675	240 57	3,376	37 43
750	48 96	7	0 19					3	0 06
8	0 60								
184	10 51	9	0 33					37	0 74
431	32 59	10	0 29					10	0 02
1,373	92 66	26	0 81					50	0 82
18	1 80	32	1 26						
37	3 33	22	0 82					1	0 02
4	0 39	42	1 24					3	0 06
81	7 83	17	0 48						
52	2 85	239	6 28					1	0 02
24	2 27							2	0 04
9	0 90	6	0 19						
1,413	117 02	397	12 60						
1,638	136 39	755	22 87					7	0 14

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Produits agricoles.</i>						
Produits agricoles non énumérés, légumes.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
do En fr.	444	28 80	627	89 11	1	0 10
Pommes	1,223	33 98	5,088	726 09	958	61 84
Orge	8,113	1,622 60	17,606	352 34	842	44 92
Coton, brut			2	0 30		
Mais	185,180	37,035 85	12,339	1,831 35		
do En fr.			55,264			
Lin et chanvre			2	0 19		
do En fr.	1					
Farine	13,517	1,911 76	4,799	655 09	228	7 60
do En fr.			3,324			
Foin, pressé	121	19 20	1,599	86 49	2,785	113 81
Farines, toutes sortes	26,164	5,232 70	833	39 88		
do En fr.			67			
Manille	139	20 85	1	0 19		
Avoine	52,959	10,591 80	8,923	243 80	1,239	41 33
Pois	630	102 00	36,225	748 89	1,509	50 35
do En fr.			390			
Pommes de terre	25	2 33	127	10 15	7	0 70
do En fr.	65,888	13,136 75	1,939	39 04		
Seigle			64,978			
Graines, toutes sortes	258	51 60	9,963	399 84		
do En fr.			2			
Tabac, brut	1	0 20	12	1 40		
do En fr.			1			
Blé	198,658	39,092 84	31,058	1,364 92		
do En fr.			159,785			
Total.	553,373	108,883 26	414,956	6,589 07	7,569	320 65
<i>Manufactures.</i>						
Alcalis, potasse et perlasse	40	8 00	112	21 47		
do En fr.	31		40			
Instruments aratoires			87	13 14		
Barils, vides	96	19 56	317	44 94	18	1 64
Briques	49	5 52	13,710	574 16	467	30 72
do En fr.	469					
Ciment et chaux hydraulique	418	62 58	4,609	647 57	31	3 10
do En fr.	2,380		539			
Faïence et poterie	5	0 10	464	90 52	23	2 30
do En fr.	251					
Meubles	23	3 88	1,013	161 63	7	1 08
do En fr.	1		2			
Verre, de toutes sortes	32	4 77	464	87 10	1	0 10
do En fr.	30		1			
Fer, chemin de fer	127	19 05	3,300	477 28		
do En fr.	2,855					
Fer, en guense	499	99 80	4,475	547 77		
do En fr.	112		371			
Fer, tout autre	1,610	291 31	11,701	679 62	27	1 04
do En fr.	595		14			
Mélasse	85	14 65	991	98 31	120	12 00
Clous	129	12 40	3,352	521 13		
do En fr.	560					
Huile, en barils	56	7 67	1,036	150 79	39	3 89
do En fr.	64					
Tourteaux oléagineux			11	1 08		
Peinture	144	20 56	632	89 30	1	0 10
do En fr.	61					

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
433	40 79	360	17 26	6,189	61 89			267	5 16
44	1 93	107	3 60					146	2 80
150	11 22	373	8 89					756	14 19
		22	0 61					3	0 06
112	10 05	690	17 51	1,299	12 99	25	0 25	14	0 27
263	25 23	880	20 72						
17	1 57	7	0 18						
								7	0 18
1,038	82 86	124	3 27					17	0 32
2,749	191 78	140	4 20					366	6 87
465	38 00	133	5 56					7	0 14
47	4 32	170	4 51					527	9 91
37	3 46	15	0 48						
								2	0 04
18	1 76	290	8 90					816	15 32
5,373	412 97	3,361	95 69	7,488	74 88	25	0 25	2,928	55 26
28	5 32	28	2 99						
16	2 62	131	15 95					4	0 11
38	4 60	77	6 28						
		40	1 20			7	0 68		
24	2 36	222	5 90					102	1 92
		67	8 68					9	0 23
33	4 44	40	4 56					72	1 86
4	0 76	78	8 55					13	0 35
		60	1 78						
		63	1 96					1	0 02
72	3 15	295	8 08					61	1 18
24	1 42	102	9 55					44	1 10
11	0 75	319	30 06					122	3 59
25	2 70	416	39 12					85	2 17
		3	0 10						
1	0 19	36	4 25						

STATISTIQUE DES CANAUX.

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés,

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Articles manufacturés—Suite.</i>						
Poix et goudron	264	39 60	390	34 72	114	11 40
do En fr	22					
Résine	99	14 59	1,949	98 54	1,978	196 30
do En fr	377		787	149 97		
Cendre de soude	346	67 96	1,215	226 70		
do En fr	294		105			
Spiritueux, whiskey, etc	6,220	933 00	817	100 32		
do En fr	393	35 08	3,101	581 34		
Acier	412					
do En fr	246	36 51	532	96 86		
Térébenthine	23					
do En fr	3	0 45	105	6 13	62	6 20
Blanc de plomb	3		137	25 22		
do En fr	3					
Blanc de céruse			330	65 32		
do En fr	50					
Articles en bois	11	4 40	36	12 40		
Total	19,485	1,701 44	56,765	5,612 33	2,888	269 87
<i>Marchandises.</i>						
Soufre	66	9 90	159	14 98	140	27 65
Argile, chaux et sable	70	5 25	32,259	1,517 89	4,603	462 74
do En fr	206		563		345	
Houille	224,644	44,928 20	164,100	22,780 77	86,286	8,455 12
do En fr			94,690			
Bois de teinture et matières tinct.			100	8 40	55	5 50
Poisson	305	40 56	328	31 27		
do En fr	7					
Gypse			1,718	28 65		
Minerais, de toutes sortes	2,871	143 55	2,083	104 15		
do En fr	544		1,410			
Marbre	3,556	533 40	20	3 93		
Guénilles	60	12 00	181	35 20		
Sel	2,567	502 80	8,467	1,128 66	187	7 46
do En fr	4,391					
Pierre, de toutes sortes	9,424	1,603 40	16,522	597 81	3,143	289 45
do En fr			750			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	51,352	7,529 57	11,213	1,673 86	3,690	279 51
do En fr	810		278			
Total	300,873	55,308 63	334,841	27,925 57	98,449	9,527 43
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	975,013	198,823 88	936,794	62,726 56	229,264	19,346 58

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, etc.—Fin.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.		Canal Murray.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
		28	2 99						
		5	0 45					13	0 33
		15	1 94					12	0 32
20	1 34	88	8 86					99	2 53
18	1 24	30	1 01					1	0 03
		501	49 53						
2	0 15	12	1 17						
								25	0 64
		25	2 31						
1	0 05	33	3 00						
6	1 01	22	2 55					41	0 75
323	32 10	2,736	222 82					704	17 13
								1	0 02
8,091	229 22	92	2 16						
648	23 78	11,391	483 88	22,601	226 01			2,059	37 70
		4,313							
3	0 26	25	2 25					2	0 05
		73	1 90	448	4 48			6	0 12
1,784	89 20	2,703	135 15						
		554							
3	0 44	4	0 36					10	0 26
17	0 50	6	0 54					5	0 13
		1,683	47 33					28	0 54
4	0 31	736	36 18					1,451	14 52
		350							
402	53 30	1,246	146 37	1,156	11 56	129	3 87	1,115	27 79
10,952	397 01	23,176	856 12	24,205	242 05	132	3 96	4,677	80 13
585,041	40,440 39	109,313	5,910 41	34,520	1,178 48	20,839	651 73	11,742	670

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N^o (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891.

CANAUX ET BUREAUX.	Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Total des péages.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
CHEMINS DE FER ET CANAUX.																					
CANAL WELLAND.																					
Chippewa	3,746	67	17,236	94	11 03	3 79	10,048	57	11 84	24,832	84	24,832	84	18,735	94	10,127	52	840	43	138,880	78
Colborne	2,620	79	11,407	94	8,606	53	6,407	44	6,852	84	8,199	83	10,952	94	3,694	97	24	35	56,824	55	
Dalhousie			11,301	19	113	38	40	95	52	81	28	80	106	43	116	57			494	13	
Dunville			0 65				1 23						1 00								
Meikhand			49 46		71 93		32 81		64 99		8 73		95 91		107 08		13 39		549	83	
Robinson			80 83		54 76		87 48		109 84		85 54		85 47		41 48		3 24		592	96	
Sainte-Catherine																					
Total, canal Welland	6,489	99	28,942	10	27,794	42	25,622	27	31,872	90	33,165	02	29,963	75	14,092	02	881	41	198,823	88	
CANAUX DU SAINT-LAURENT.																					
Beauharnois	1 44		45 14		117 04		237 38		235 03		374 20		177 72		115 01		1 45		1,302	96	
Cardinal	7 80		151 68		100 24		211 59		24 04		74 69		91 82		48 61		66 80		711	92	
Cornwall			2,047 43		4,297 33		4,866 31		3,160 57		2,729 29		3,108 80		2,505 98		66 80		22,758	30	
Kingston			1,687 13		1,969 31		1,909 78		1,242 03		813 58		1,681 84		1,169 74		4 92		10,473	41	
Lachine	19 19		252 74		366 33		330 29		273 96		457 25		1,451 94		2,70 08				2,427	70	
Montréal	140 79		2,789 07		3,300 96		4,371 38		4,605 41		3,961 51		3,146 65		2,622 00				25,027	77	
Total, canaux du Saint-Laurent	169 22		6,973 19		10,241 21		11,926 73		9,541 04		8,410 52		8,658 77		6,732 02		73 26		62,726	56	
CANAL CHAMBLEY.																					
Chamblay			648 74		1,098 57		1,196 00		1,281 19		885 01		1,511 46		927 83				7,549	10	
Saint-Jean			2,613 46		1,856 57		1,875 41		1,401 14		1,03 73		1,353 25		864 50				11,156	50	
Saint-Ours			47 87		70 77		79 88		60 16				178 20		106 87				640	98	
Total, canal Chamblay			3,310 07		3,026 21		3,150 79		2,742 49		2,180 91		3,042 91		1,893 20				19,346	58	

CANAUX DE L'OTTAWA.	Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Total des péages.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
CANAUX DE L'OTTAWA.																				
Ottawa	190 03		5,129 73		3,941 19		3,537 40		2,629 84		2,268 53		2,437 39		1,520 54				21,734	05
Carillon	9 67		21 02		9 64		8 98		6 10		5 50		24 82		32 11				118	83
Greenville	17 09		2,757 48		2,784 31		3,017 00		2,542 39		2,073 88		1,863 28		1,697 12				17,065	55
Sainte-Anne			147 77		203 04		274 81		234 00		245 07		304 48		94 10		1 00		1,821	36
Total, canaux d'Ottawa	541 88		8,056 90		6,938 18		6,898 19		5,412 33		4,598 07		4,649 97		3,343 87		1 00		40,440	30
CANAL RIDEAU.																				
Kingston-Mills			165 94		282 46		329 19		257 00		178 89		153 16		112 96				1,479	90
Ottawa			363 84		706 02		690 32		600 07		539 26		681 64		348 11				3,898	40
Smith s. Falls			29 05		54 91		175 69		102 81		85 27		52 56		31 82				532	11
Total, canal Rideau			588 83		1,043 39		1,125 50		959 88		803 42		887 36		492 89				5,910	41
CANAL SAINT-PIERRE.																				
Saint-Pierre	28 89		154 70		112 98		102 35		111 36		282 77		438 40		383 37		163 66		1,778	48
CANAUX DU DISTRICT DE NEWCASTLE																				
Bobaygeon			9 50		45 63		70 56		91 82		67 38		57 03		10 25				351	67
Buckhorn			3 93		18 82		18 60		11 39		21 57		19 93		1 25				96	05
Burleigh			0 50		2 25		8 00		6 25		2 25		2 25		6 55				8	70
Fenelon-Falls			1 50		4 25		21 35		18 74		21 59		16 54		6 55				23	50
Hastings			12 10		113 95		129 86		137 60		125 24		95 05		19 80				121	81
Peterborough			2 70		27 53		146 09		178 74		63 85		46 05		31 28				651	73
Total, canaux du district de Newcastle			54 85		48,108 17		49,101 78		50,956 34		49,629 80		47,882 26		1,119 33				339,348	08
Brighton			13 52		7,255 34		7,255 34		7,255 34		7,255 34		7,255 34		7,255 34					
Grand total																				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1891, et le montant des péages perçus sur ceux-ci.

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.			
CANAL WELLAND.															
Navires canadiens, à vapeur	1,147	92,764	86,418	2,322	262	292	89,046	174,963	179,008	353,971	3,952	11	3,952	11	
do à voiles	641	30,005	48,708	4,835	288	.....	52,624	88,057	85,864	173,921	3,460	84	3,460	84
Total, du Canada	1,788	122,769	114,823	7,157	550	292	142,570	263,020	264,872	527,892	7,412	45	7,412	45	
Navires américains, à vapeur	522	1	9,180	904	227,732	193,905	201	45,412	241,522	478,656	7,187	63	7,187	63	
do à voiles	284	91	3,887	576	48,252	35,005	457	13,300	52,657	103,608	2,306	96	2,306	96	
Total, Etats-Unis	806	92	13,067	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	582,264	9,493	69	9,493	69	
Grand total, canal Welland	2,594	122,861	114,864	7,967	276,554	231,202	17,008	293,282	557,315	1,110,156	16,905	54	16,905	54	
CANAL DU SAINT-LAURENT.															
Navires canadiens, à vapeur	3,041	353,192	290,992	608	.....	.....	5,347	370,319	305,947	676,266	3,920	31	3,920	31
do à voiles	5,706	550,410	407,809	320	.....	.....	70,129	596,897	473,258	1,075,155	11,565	42	11,565	42
Total, du Canada	747	903,602	707,801	928	.....	.....	75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485	73	15,485	73
Navires américains, à vapeur	582	307	1,377	75	6,134	6,965	63	5,298	10,265	13,715	23,980	98	184	98	
do à voiles	604	517	14,083	1,602	875	943	30,362	10,497	39,103	27,125	66,228	62	517	62	
Total, Etats-Unis	1,186	824	15,460	1,677	7,009	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	60	702	60	
Grand total, canaux du Saint-Laurent	1,933	904,426	723,261	2,605	7,009	7,908	30,425	91,271	1,016,584	825,045	1,841,629	16,188	33	16,188	33
CANAL CHAMBLAY.															
Navires canadiens, à vapeur	464	32,206	31,006	94	746	32,300	81,752	206	74

Navires canadiens, à voiles	555	10,411	9,792	7,339	.....	.....	17,240	17,750	27,032	44,782	632	22	632	22
Total, du Canada	1,019	42,617	40,798	7,433	.....	.....	17,986	50,050	58,784	108,834	898	96	898	96
Navires américains, à vapeur	28	352	300	134	.....	.....	2,300	486	530	1,025	10	54	10	54
do à voiles	1,006	1,471	2,660	41,875	.....	.....	69,865	43,346	72,525	115,871	1,588	34	1,588	34
Total, Etats-Unis	1,034	1,823	2,969	42,009	.....	.....	70,095	43,832	73,064	116,896	1,598	88	1,598	88
Grand total, canal Chambly	2,053	41,440	43,767	49,442	.....	.....	88,081	93,882	131,848	225,730	2,487	84	2,487	84
CANAL DE L'OTTAWA.														
Navires canadiens, à vapeur	1,025	52,480	112,784	.....	2,312	.....	.....	52,480	115,096	107,576	682	17	682	17
do à voiles	1,123	8,699	134,287	.....	18,040	.....	.....	8,699	152,327	161,026	2,274	15	2,274	15
Total, du Canada	2,148	61,179	247,071	.....	20,352	.....	.....	61,179	267,423	328,602	2,956	32	2,956	32
Navires américains, à vapeur	4	102	33	.....	51	.....	.....	102	84	186	2	29	2	29
do à voiles	312	4,677	1,043	.....	25,219	.....	.....	4,677	26,262	30,939	717	31	717	31
Total, Etats-Unis	316	4,779	1,076	.....	25,270	.....	.....	4,779	26,346	31,125	719	60	719	60
Grand total, canal d'Ottawa	2,464	65,958	248,147	.....	45,622	.....	.....	65,958	293,769	359,727	3,675	92	3,675	92
CANAL RIDEAU.														
Navires canadiens, à vapeur	1,299	35,585	42,426	126	.....	.....	.....	35,711	42,426	78,137	762	11	762	11
do à voiles	945	32,445	35,649	871	.....	.....	.....	33,316	35,649	68,965	706	65	706	65
Total, du Canada	2,244	68,030	78,075	997	.....	.....	.....	69,027	78,075	147,102	1,528	16	1,528	16
Navires américains, à vapeur	69	323	388	.....	.....	.....	.....	323	388	711	16	88	16	88
do à voiles	181	2,314	9,851	4,479	.....	.....	.....	6,793	9,851	16,644	241	70	241	70
Total, Etats-Unis	250	2,637	10,239	4,479	.....	.....	.....	7,116	10,239	17,355	258	53	258	53
Grand total, canal Rideau	2,494	70,677	88,314	5,476	.....	.....	.....	76,143	88,314	164,457	1,786	69	1,786	69
CANAL SAINT-PIERRE.														
Navires canadiens, à vapeur	129	11,167	11,933	.....	.....	.....	.....	11,167	11,933	23,150	463	0	463	0
do à voiles	992	24,150	24,364	.....	.....	.....	.....	24,150	24,364	48,514	970	28	970	28
Grand total, canal Saint-Pierre	1,121	35,317	36,347	.....	.....	.....	.....	35,317	36,347	71,664	1,433	28	1,433	28

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

NAVIRES.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.														
Navires canadiens, à vapeur.	747	14,844											14,844	223 50
do à voiles	385	11,071											11,071	93 33
Total, du Canada	1,132	26,653											26,653	316 92
Navires américains, à vapeur.	2	4											4	50
do à voiles														
Total, Etats-Unis.	2	4											4	
Grand total, can. de la vallée de la Trent.	1,134	26,657											26,657	317 42
CANAL MURRAY.														
Navires canadiens, à vapeur.	859	90,376	5,325										95,701	226 93
do à voiles	188	5,975	1,038	175									7,013	51 69
Total, du Canada	1,047	96,351	6,363	175									102,714	278 62
Navires américains, à vapeur.	2	163											163	0 50
do à voiles	6	35											35	2 00
Total, Etats-Unis	8	198											198	2 50
Grand total, canal Murray	1,055	96,549	6,363	175									102,912	281 12

ANNEXE A—Suite.
N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.
RÉCAPITULATION.

NAVIRES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.			
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.					
NAVIRES CANADIENS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	1,788	122,769	114,823	128,351	7,187	550	292	16,350	142,570	263,820	264,872	597,892	7,412 45
Saint-Laurent.....	747	903,602	707,801	63,614	928	.....	.....	.....	75,476	967,216	784,205	1,751,421	15,485 73
Chambly.....	1,019	42,617	40,798	7,433	.....	.....	.....	.....	17,986	58,784	58,784	108,884	838 96
Ottawa.....	2,148	61,179	247,071	20,352	.....	.....	.....	.....	.....	61,179	267,423	328,602	2,956 32
Rideau.....	2,244	68,030	78,075	997	.....	.....	.....	.....	.....	69,027	78,075	147,102	1,528 16
Saint-Pierre.....	1,121	35,317	36,347	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,317	36,347	71,664	1,433 28
Vallée de la Trent.....	1,132	26,653	25,915	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,653	25,915	52,568	1,316 92
Murray.....	1,047	96,351	36,338	6,363	175	.....	.....	.....	8,144	102,714	44,657	147,371	278 62
Total, canadiens.....	11,246	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	30,250 44
NAVIRES AMÉRICAINS.													
<i>A vapeur et à voiles.</i>													
Welland.....	806	92	41	13,087	780	276,004	230,910	658	60,712	289,821	292,443	582,264	9,493 09
Saint-Laurent.....	1,186	824	15,460	11,110	1,677	7,000	7,908	30,425	15,795	49,368	40,840	90,208	702 60
Chambly.....	1,034	1,823	2,969	42,009	.....	.....	.....	.....	70,086	43,832	73,064	116,896	1,598 88
Ottawa.....	316	4,779	1,076	.....	25,270	.....	.....	.....	.....	4,779	36,346	31,125	719 60
Rideau.....	250	2,637	10,239	4,479	.....	.....	.....	.....	.....	7,116	10,239	17,355	268 53
Saint-Pierre.....	2	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	8	0 50
Vallée de la Trent.....	8	198	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198	62	260	2 50
Murray.....	3,602	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	12,775 70
Total, américains.....	14,848	1,396,875	1,317,019	272,423	56,369	283,563	239,110	47,433	390,778	1,970,294	2,003,276	3,973,570	43,026 14
Grand total des navires canadiens et américains.....													

ANNEXE A—Suite.

N^o (A) 22½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1890 et 1891, ainsi que le montant des péages sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
	Montée.		Montée.		Montée.		Montée.	Desc'te.			
	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.					
1890.											
Canal Welland.....	30,274	56,535	35,959	10,288	215,698	318,259	17,358	331,799	293,289	716,876	194,089 53
Canaux du Saint-Laurent.....	216,557	476,196	11,052	3,253	1,115	2,065	41,351	102,264	270,075	583,778	60,720 30
Canal Chambly.....	8,224	4,118	85,113	6,085	.....	.....	.....	98,867	93,337	109,070	18,171 00
Canal Rideau.....	81,219	26,289	6,066	.....	.....	.....	.....	.....	87,285	26,289	6,145 21
Canaux de l'Ottawa.....	527	537,253	8	113,567	.....	.....	.....	.....	535	650,820	48,226 36
Canal Saint-Pierre.....	5,889	26,342	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,889	26,342	1,742 01
Canaux de la vallée de la Trent.....	22,237	2,382	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,297	2,382	708 94
Canal Murray.....	4,606	7,896	6,190	.....	.....	.....	.....	.....	10,798	7,985	18,783 707 03
1891.											
Canal Welland.....	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent.....	203,211	547,727	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,899	936,794 62 726 56
Canal Chambly.....	56,763	7,547	66,881	.....	.....	.....	.....	98,073	123,644	105,620	229,264 19,346 58
Canal Rideau.....	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313 5,910 41
Canaux de l'Ottawa.....	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041 40,440 39
Canal Saint-Pierre.....	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520 1,778 48
Canaux de la vallée de la Trent.....	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839 651 73
Canal Murray.....	5,002	4,322	906	250	.....	.....	.....	.....	.....	5,932	670 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er mars 1892.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1891.

CANAL WELLAND.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	7	35	12	60	9	45	4	20
10	1	10	4	40	3	30		
15	2	30			1	15	1	15
20	2	40	12	240	4	80	4	80
25	6	150	2	50				
30	9	270	2	60	1	30		
35	3	105			1	35		
40	2	80	2	80	1	40	5	200
45			1	45				
50	1	50	1	50	1	50		
65			2	130				
70	1	70	1	70				
75					1	75		
80	2	160	2	160				
85	1	85	1	85			1	85
90			3	270				
100	1	100						
105					1	105		
110					3	330		
115							2	220
120			1	120			2	230
125			1	125			2	240
130	1	130					2	250
135							2	260
145			2	290			1	135
150	1	150	2	300	1	150		
165								
170			1	170				
175	1	175	1	175				
180	1	180	1	180				
185			1	185				
190			2	380				
200			2	400				
210	1	210	1	210	1	210		
215	1	215			1	215		
220	2	440						
225			1	225				
230			2	460			2	460
235			1	235				
240	1	240						
245	1	245	1	245			1	245
255			2	510				
260							3	780
265							1	265
270			1	270				
275			2	550	1	275		
280	1	280	1	280	1	280	1	280
285			5	1,425			5	1,425
290	1	290	2	580				
300	1	300					3	900
305	2	610	1	305			1	305
310			3	930			3	930
315			1	315			6	1,890
320	1	320	5	1,600			4	1,280
325			5	1,625			3	975
330	2	660	3	990			1	330
335			2	670			2	670

N^o 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
340							1	340
355							2	710
360	1	360	1	360	1	360		
365							1	365
370							1	370
375			1	375				
380					1	380		
385					1	385		
390					1	390	1	390
395	1	395						
400	2	800			1	400		
405	1	405						
410	1	410	1	410				
425	1	425						
440	2	880	1	440				
450			1	450				
455	1	455	1	455				
460			1	460				
470					2	940	2	940
480							1	480
485	1	485					2	970
490			1	490	1	490	1	490
495							1	495
500	1	500	1	500			2	1,000
510	1	510					2	1,020
515							1	515
520			1	520			1	520
525							2	1,050
530	1	530						
540	2	1,080			1	540		
550			1	550				
555	1	555						
565							1	565
575	1	575						
580	1	580					1	580
590					1	590	1	590
600	1	600			1	600	2	1,200
610							1	610
615					1	615		
620					1	620		
630			1	630			1	630
640					2	1,280	2	1,280
650					1	650		
655					1	655		
660					1	660		
695							1	695
770	1	770						
800							1	800
805							1	805
840					2	1,680		
850					2	1,700		
870							1	870
880					1	880		
908			1	908				
910					1	910		
915					1	915		
920					1	920		

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAL WELLAND—*Fin.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
929	1	929						
940					1	940		
950					1	950		
977	1	977						
980					1	980		
985					1	985		
990					1	990		
1,001			1	1,001				
1,013					1	1,013		
1,022					1	1,022		
1,024					1	1,024		
1,029					1	1,029		
1,035					1	1,035		
1,038					1	1,038		
1,041			1	1,041				
1,053					1	1,053		
1,054					1	1,054		
1,075					1	1,075		
1,168							1	1,168
1,172	1	1,172						
1,203					1	1,203		
1,267	1	1,267						
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
1,547					1	1,547		
1,548					1	1,548		
1,550					1	1,550		
1,553					2	3,106		
2,004					1	2,004		
Total.....	81	29,290	113	23,680	80	46,537	97	31,918

ANNEXE A—Suite.

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1891.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	37	185	17	85	6	30	1	5
10	8	80	3	30	3	30		
15	6	90	7	165	1	15	1	15
20	13	260	5	100	3	60	2	40
25	16	400	3	75	2	50		
30	5	150	2	60				
35	13	455	3	105	2	70	4	140
40	6	240	8	320			1	40
45	3	135	5	225				
50	4	200	8	400	2	100		
55	4	220	4	220				
60	3	180	26	1,560				
65	1	65	7	455			1	65
70	2	140	4	280				
75	1	75	8	600	1	75	1	75
80	1	80	8	640				
85	3	255	5	425			8	680
90	1	90	12	1,080			10	900
95	3	285	16	1,520			56	5,320
100	2	200	27	2,700			52	5,200
105	8	840	16	1,680			16	1,680
110			8	880			10	1,540
115	1	115	12	1,381			7	805
120	1	120	5	600			2	240
125	2	250	11	1,375			1	125
130			8	1,040				
135	1	135	7	945				
140			10	1,400				
145	2	290	11	1,595				
150			18	2,700				
155	3	465	37	2,635				
160	3	480	11	1,760			2	320
165			14	2,310	1	165		
170			5	850				
175			3	525				
180			4	720				
185			6	1,110				
190			1	190				
195			5	975				
200	2	400	3	600				
205			3	615				
220	1	220	1	220				
230	1	230	4	920				
235			2	470			1	235
240			1	240	1	240		
250			1	250				
255			1	255				
260			2	520				
270								
275			1	275				
280								
285			1	285			1	280
295	1	295	1	295				
300			1	300			2	600
305	2	610	4	1,220				
310			2	620				
315			3	945				

ANNEXE A.—*Suite.*

N^o 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
320			3	960			1	320
325	1	325					1	325
330			1	330				
335	2	670	3	1,005				
340			5	1,700				
345			2	690				
350			2	700				
360	1	360	1	360				
365			4	1,460				
370			1	370				
375			2	750				
385			1	385				
405	1	405						
410			1	410				
415			1	415				
435			1	435				
440	1	440	2	880				
450			1	450				
455	1	455						
475			1	475				
485			1	485				
500	1	500	1	500				
510	2	1,020						
515			1	515				
520			1	520				
545			1	545				
565			1	565				
575	1	575						
580	1	580						
585			2	1,170				
595	1	595						
600	1	600						
615	1	615	1	615				
630			1	630				
675	1	675						
690	1	690						
715	1	715						
836	1	836						
910					1	910		
1,068	1	1,068			1	1,068		
1,167							1	1,167
2,004					1	2,004		
Total...	180	19,359	443	60,906	25	4,817	183	20,387

ANNEXE A—Suite.

N^o 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

CANADA.					ETATS-UNIS.			
Bateaux à vapeur.			Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
5	33	165	158	790	8	40	13	65
10	19	190	25	250	9	90	1	10
15	9	135	8	120	4	60		
20	5	100	3	60	4	60		
25	8	200	5	125				
30	6	180	3	90				
35	4	130	7	245				
40	3	120	6	240	1	40	1	40
45	2	90	2	90				
50	4	200	4	200				
55	5	275	2	110				
60	4	240	3	180	1	60	3	180
65	1	65	3	195			5	325
70			4	280			2	140
75	3	225	3	225			1	75
80	2	160	6	480				
85			3	255				
90	1	90	13	1,170			4	340
95			15	1,425			24	2,160
100	3	300	24	2,400			57	5,415
105	1	105	10	1,000	1	105	142	14,200
110			8	880			39	4,095
115			4	460			22	2,420
120	2	240	6	720			20	2,300
125	1	125	7	875			7	840
130			8	1,040			3	375
135			1	135			1	130
140	1	140	7	980				
145	2	290	10	1,450				
150			16	2,400				
155	1	155	30	4,650				
160			14	2,240			1	160
165			13	2,145				
170			5	850				
175			2	350				
180			2	360				
185			2	370				
195			2	390				
205			1	205				
210			1	210				
230	1	230	1	230				
245			1	245				
270			1	270				
332	2	664						
338			2	676				
344	1	344						
368	2	736						
397	1	397						
Total..	127	6,291	451	32,061	28	455	346	33,270

ANNEXE A—Fin—CANAUX.

N^o 25.—TABLEAU indiquant le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1891.

CANAL WELLAND.

CANADIENS.

ETATS-UNIS.

CANADIENS.		ETATS-UNIS.					
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.
	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.		N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.
1	250 à 1,267 ton'x...	33	17,120	1	250 à 2,004 ton'x...	51	45,127
2	200 à 249 " " " "	6	1,350	2	200 à 249 " " " "	2	425
3	150 à 199 " " " "	3	505	3	150 à 199 " " " "	1	150
4	100 à 149 " " " "	2	230	4	100 à 149 " " " "	4	435
5	50 à 99 " " " "	5	365	5	50 à 99 " " " "	5	125
6	Au-d. 50 " " " "	32	720	6	Au-d. 50 " " " "	6	275
	Total	81	20,290		Total	80	46,537

CANAL DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.		ETATS-UNIS.					
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.
	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.		N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.
1	250 à 1,068 ton'x...	23	12,029	1	250 à 2,004 ton'x...	3	3,982
2	200 à 249 " " " "	6	850	2	200 à 249 " " " "	1	240
3	150 à 199 " " " "	4	945	3	150 à 199 " " " "	1	165
4	100 à 149 " " " "	17	1,950	4	100 à 149 " " " "	4	175
5	50 à 99 " " " "	23	1,590	5	50 à 99 " " " "	5	255
6	Au-d. 50 " " " "	107	1,995	6	Au-d. 50 " " " "	6	4,817
	Total	180	19,359		Total	25	4,817

CANAL RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

CANADIENS.		ETATS-UNIS.					
Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Voiliers.	Tonnage.
	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.		N ^o de Brev.	N ^o de Brev.	N ^o de Brev.
1	250 à 397 ton'x...	6	2,141	1	250 à 300 ton'x...	1	946
2	200 à 249 " " " "	1	230	2	200 à 249 " " " "	2	890
3	150 à 199 " " " "	11	1,855	3	150 à 199 " " " "	3	11,355
4	100 à 149 " " " "	20	1,255	4	100 à 149 " " " "	4	12,340
5	50 à 99 " " " "	89	1,310	5	50 à 99 " " " "	5	4,820
6	Au-d. 50 " " " "	127	6,291	6	Au-d. 50 " " " "	6	2,010
	Total	127	6,291		Total	28	32,051

N° 26.—TARIF des péages sur les

CANAL WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

(A. du C., 25 avril 1873.)

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chamblay et écluse Saint-Ours.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur..... par tonne.	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Voiliers et autres. do	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{3}{4}$
Passag., au-dessus de 21 ans, chac.	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydraul.	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{1}{2}$
Argile, chaux et sable.....								
Soufre.....								
Mais.....								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse.....								
do tout autre, y compris acier (A. C., 1er fév. 1888)....								
Plâtre, gypse.....								
Sel.....								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.....								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
Produits agricoles, animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour-la taille.....								
Blé.....								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés.	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

canaux du Canada, 1891.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT (A. du C., 25 JUILLET 1888.)

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 01	0 00 $\frac{3}{16}$ 0 00 $\frac{1}{4}$
0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$	0 04 0 02	0 01 0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 4	61
0 3	0 03	0 03	0 03	12	0

N° 26.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Éric à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 5.</i>	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19½
Barils, vides, chaque.	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque.	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05½
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30½
do sur rad. do	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télég., par tonne de 40 pds cub., sur navires.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13½
Mâts et espars, pot. de télégraphe, par tonne, de 40 pds cub., en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Travers. de ch. de fer, sur nav., chaq. do sur rad. do	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01½
do sur rad. do	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02½
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires.	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11½	0 06½	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux.	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires.	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux.	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille.	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Pieux et perches pour clôtures, par M., en radeaux.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type.	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant., p.M.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
ou coupés, par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces.	0 50	0 50	0 50	0 50	0 42	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces.	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
<i>Classe spéciale.</i>								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	0 05	0 05	Vers l'ouest.			
Houille.	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17½
Pierre, non ouvrée, cordée, impropres à la taille, par corde.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, miner. def. ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	0 05				

canaux du Canada—Suite.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 04	En franchise. 0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

	Ton- neaux.		Ton- neaux.
2,000 lbs. avoir du poids.....	1	Pierre, 12 pieds cubes.....	1
Par M. signifie par mille pieds.....		Pierre, 1 corde.....	7½
Par Mille signifie par mille pièces.....		Whisky, 4 barils ou 215 gallons.....	1
Fruits verts, 9 barils correspondant à.....	1	Barils vides, 10.....	1
Alcalis 9 do.....	1	Cercles à barils, 10 mille.....	1
Ecorce, 4 cordes.....	1	Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche.....	1
Bœuf, 7 barils.....	1	Courbes de bâtiments, 4.....	1
Biscuits et craquelins, 9 barils.....	1	Bois de chauffage, 1 corde.....	3
Brique, commune, 1,000.....	2	Echalas à houblon, 60 ou 40 pieds cubes.....	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils.....	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets.....	1
Bestiaux, 3.....	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille.....	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils.....	1	Douves et fonds, pipe, 1 mille.....	8
Briques réfractaires, 1,000.....	3	do Indes Occidentales, 1 mille.....	4
Poisson, 7 barils.....	1	do baril, 1 mille.....	2½
Fleur, 9 barils.....	1	do saloir, 1 mille.....	1
Gypse et manganèse, 6 barils.....	1	Billots de sciage, étalon, 1.....	1
Chevaux, 2.....	1	Bois carré, 50 pieds cubes.....	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes.....	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes.....	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons.....	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes.....	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons.....	1	Trav. de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cub.....	1
Noix, 9 barils.....	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif.....	1
Huîtres, 6 barils.....	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces.....	1
Lard, 7 barils.....	1	Flottes, 50 pieds linéaires.....	1
Sel, 7 barils.....	1		
Graines, 9 barils.....	1		
Moutons, 20.....	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs.)

TAUX DES PÉAGES.

Sec. 77. Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux :—

CANAL WELLAND.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens.....	
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que cessoit, à Dunnville, Port-Maitland ou P. Colborne.....	
3. De Dunnville à Port-Colborne.....	
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	
5. De Maitland, Dunnville, Colborne, ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires.....	
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....	
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....	
10. De Dunnville à Maitland.....	
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse et la tranchée de Chippawa.....	
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	
13. De la tranchée de Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson.....	
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....	
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine.....	
16. Seulement par la tranchée de Chippawa.....	
17. Seulement par la tranchée de Port-Robinson.....	

CANEAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chamby paieront.....
Les navires et articles passant de Chamby à Saint-Jean, paieront.....

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. 80. La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tous navires et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. 81. La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's-Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALE.

Art. 82. (a) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(b) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des réglemens à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. 83. La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. 84. Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du conseil du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1838.

(2) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1838."

Art. 85. Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. 86. (a) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

(c) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant \$30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. 87. Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiés de ces ports et transportés exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1838.

Art. 88. Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages couvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. 89. Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exemptés de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prennent ou déchargeront.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 90. Sur le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars des bassins du canal Lachine :

		Cents.
Blé et autres grains, par semaine,	par boisseau.....	1
Farines	par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do do.....	5
Cassonade	do par boucant, 10 cents ; par baril.....	5
Liqueurs	{ do par pipe, 15 cents ; par tonne.....	12
	{ do par barrique, 10 cents ; par quartaut.....	7
Fer, en barres	do par tonneau.....	24
Fer, en saumon	do do.....	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do par 100 boisseaux.....	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel, après les premières 48 heures	do par sac.....	$\frac{1}{2}$
Balles, paniers, caisses, etc	do par ton. de poids ou d'encombrement.....	24
Charbon	do par chaldron.....	12

Art. 91. (a) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(b) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(c) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque fraction subséquente.

(d) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.

(e) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.—Arrêtés du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. 92. (a) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(b) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(c) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(d) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.—Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. 93. Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

	Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	4
	Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures.....	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10
Houille par chaldron.....	10
Sel, par 100 minots.....	15
Fer de toute espèce, par ton. de poids.....	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada.....	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant le commerce avec ce port.—Arrêté du conseil du 8 juin 1860.

QUAIIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. 94. Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné ci-après, savoir :—

(a) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, bargés ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.—Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b) Le parapraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. 95. Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine;

Et attendu que souvent les navires chargés de grains et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. 96. Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. 97. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. 99.—Droits de tonnage.

	Par ton. de registre.
Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ.....	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit.....	½ do

Art. 100.—Droits de quaiage.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés.....	Par tonn. 25 cents.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse.....	20 do
Pommes, panier et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons.....	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes.....	7½ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000; bois de chauffage, 5c. par corde; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or ou argent en lingots, espèces.....	En franc.

Note.

Art. 101. (a) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

Art. 102.—*Base d'estimation pour les poids.*

Alcalis, potasse et perlasse.....	3 brls feront 1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre.....	9 do 1 do
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7 do 1 do
Chevaux.....	2 à 1 tonn.
Bêtes à cornes.....	3 do
Moutons.....	15 do
Cochons.....	10 do

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. 103. Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	$\frac{1}{2}$	2
Flottes, le 100.....	10	10	10
Traverses, le 100.....	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille.....	10	5	10
Douves à barils, le mille.....	8	4	8
do à pipes do.....	8	4	8
do "L.O." do.....	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine.....	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890,

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103: "Le droit mensuel de trois cents par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880."

Note.

Art. 104. (a) Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. 105. Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après:—

Dans le bassin du canal à Ottawa, bateaux à vapeur, pour la saison.....	\$ 8 00
do do barges do.....	4 00
Dans les écluses do bateaux à vapeur do.....	50 00
do à d'autres stations do do.....	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

Art. 106. (a) Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b.) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

Art. 107. Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a.) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b.) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c.) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d.) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e.) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f.) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.

(g.) Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non. Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. 109. Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

Vu un mémoire du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage ;

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

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

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26e jour d'octobre 1889, ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal ;

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

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

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêtés du conseil de 1889, chapitre 115),

ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{2}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	\$	\$	\$
De plus de 15 tonnes.	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins.	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, 25e jour de mars 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada, et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette dernière ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Il sera fait une remise des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (destinés à l'exportation) qui auront été transportés par les canaux Welland et du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville.

Cette remise devra réduire les péages à deux centins par chaque tonneau des produits ci-dessus ou de l'un d'eux aux conditions suivantes :—

1. Sur preuve que les produits ci-dessus, sur lesquels on pourra réclamer la remise, auront été primitivement expédiés à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette ville avant de passer le canal Welland, et

2. Sur preuve qu'ils ont été réellement transportés à Montréal ou à l'un des ports à l'est de cette ville.

3. Le transbordement, s'il est opéré à un port intermédiaire canadien, n'empêchera pas d'accorder cette remise.

Le présent arrêté du conseil ne sera en vigueur que pour l'année 1891.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, À OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 25 mai 1891.

autorisant la réduction des péages à deux centins (2 cts) par tonneau, pour le transport par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent de certains produits agricoles y dénommés, seront appliquées à toute partie de toute telle cargaison allégée à Port-Colborne et rechargée pour être expédiée à Port-Dalhousie, et, de plus, que les dispositions du dit arrêté du conseil seront appliquées aux dits produits quand ils seront expédiés des ports canadiens du lac Ontario.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, A OTTAWA.

MERCREDI, le 29e jour d'avril 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 22 mai 1890, et du 30 juin 1890, en vertu desquelles les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal de Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans le cas des partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison prochaine seulement, en ajoutant cependant aux dites dispositions pour la saison prochaine, que ce droit réduit conditionnellement s'appliquera aux partis de plaisance allant de Sainte-Catherine à Toronto ou Hamilton.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1891.

Le comité, sur la proposition du ministre des chemins de fer et canaux au sujet des arrêtés du conseil du 25 mars et du 29 avril dernier, autorisant la réduction des péages sur certaines denrées passant par les canaux, dont les dispositions sont exécutées au moyen d'une remise de l'excédent de péages payés, recommande que la dite remise soit payée à la fin de la présente saison, le ou vers le 1er décembre, et non dans le cours de la saison comme autrefois.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, A OTTAWA.

LUNDI, le 18e jour de mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, " et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que tous les dragueurs et bateaux de l'Etat passeront par les canaux en franchise, pourvu que les dits dragueurs et bateaux ne nuisent pas au passage des autres navires quels qu'ils soient.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrête du conseil, 18 mai 1891.

Attendu que les travaux exécutés par les entrepreneurs pour l'agrandissement du canal Cornwall empêchent les bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario d'arriver au quai sur la rivière en face du village de Cornwall, et que les dits bateaux à vapeur sont obligés, au lieu d'arrêter au dit quai, de passer par les deux écluses à l'entrée d'aval du canal pour arriver à un autre quai au village :

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, " et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dits bateaux à vapeur de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario passeront en franchise par les dites deux écluses de l'entrée d'aval du canal Cornwall.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 4 avril 1892.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts revisés, intitulé ; " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Une remise sera faite d'une partie des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où les dits produits ainsi transportés sont exportés, et dans ce cas seulement.

La remise sera de nature à réduire les péages à deux centins par tonneau des dits produits ou aucuns d'eux, et les conditions de cette remise seront les suivantes :—

On devra démontrer que les produits susdits, sur lesquels la remise sera réclamée ont été en premier lieu expédiés en destination de Montréal ou de quelque port à l'est de Montréal, qu'ils ont été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal et réellement exportés hors du pays.

Le droit à la remise susdite ne sera pas perdu par le transbordement intermédiaire, pourvu qu'il ait lieu à un endroit en dedans des limites du Canada.

Toutes parties de chargements débarqués à Port-Colborne et réexpédiés de Port-Dalhousie, et tous chargements des produits susnommés d'un port canadien sur le lac Ontario, auront aussi droit à cette remise.

Le paiement du montant à être remis sera fait, de temps à autre, à mesure que les chargements des dits produits sont expédiés, en vue d'exportation, de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal.

Le présent arrêté en conseil demeurera en vigueur pour l'année courante (1892) seulement.

(Signé)

JOHN J. MCGEE.

Greffier, Conseil privé.

L'honorable

Ministre des chemins de fer et canaux.

COPIE certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.

Sur mémoire daté du 19 avril 1892, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant un mémoire dont copie ci-jointe, des officiers qu'il appartient du département des chemins de fer et canaux, sur certaines objections soulevées par la chambre de commerce de Montréal, par les expéditeurs et autres personnes contre les droits de tonnage et de quaiage actuels sur les navires et le fret se servant des bassins du canal Lachine à Montréal.

D'après ce mémoire, qui est détaillé et explicatif, il paraîtrait que les plaintes formulées sont bien fondées, les complications exposées provenant du fait que divers arrêtés en conseil ont été rendus de temps à autre, déterminant et modifiant les taux et péages pour faire face à des cas particuliers à mesure qu'ils se produisaient ; et en attendant une révision générale de tous ces règlements, péages et droits concernant les canaux, qui semble être opportune, il serait bon de s'occuper de suite de toutes ces plaintes.

En conséquence, le ministre, sur l'avis des officiers des revenus des canaux, approuvé par l'ingénieur en chef du canal Lachine et par le sous-ministre de département des chemins de fer et canaux, recommande l'adoption de ce qui suit :—

1. L'abrogation de l'article 93 des arrêtés en conseil revisés du 16 octobre 1889, chapitre 115, et la substitution de l'article suivant :—

Droits de quaiage sur le charbon destiné à la consommation locale à Montréal.

Art. 93. Le charbon destiné à la consommation locale à Montréal, déchargé sur les terrains du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, de navires autres que des navires de mer, et entrant dans le canal Lachine en venant du port de Montréal, paiera un droit de quaiage de cinq centins par tonne.

Le poussier de charbon paiera trois centins par tonne.

2. L'abrogation des articles n^{os} 98, 99, 100 et 101 et la substitution des suivantes :—

Droits de quaiage sur les navires de mer dans tous les bassins du canal Lachine.

Art. 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval du canal Lachine, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir. Les navires de mer qui chargent et déchargent dans les bassins du canal Lachine à Montréal (excepté dans le vieux bassin d'aval), paieront les droits de quaiage suivants :—

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 centins par tonne.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphate, sable, sel, houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
Tarif spécial. briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.	
Or et argent en lingots, espèces	En franchise.
Poussier de charbon	3 centins par tonne.

Chaque inscription ne paiera pas moins de cinq centins.

Tous les effets débarqués sur les quais du canal pour être transbordés ou expédiés de nouveau dans les eaux du canal ne paieront qu'un quaiage.

Le bois de construction pour lequel on aura acquitté les péages pour passer le canal Lachine et qui est expédié de nouveau des quais ou des bateaux dans des navires de mer paiera des droits de quaiage égaux à une section des droits de péage sur les canaux, savoir : 3 $\frac{3}{4}$ centins par 1,000 pieds, mesure de planche.

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

[Signé],

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 6ème jour de juin 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 29ème jour d'avril 1891, en vertu duquel les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans les cas de partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison seulement.

[Signé],

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

VENDREDI, le 15e jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par une clause de l'arrêté en conseil du 4 avril 1892, concernant le rabais à être alloué sur certains produits alimentaires passant par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en destination de Montréal pour l'exportation, il est établi que le droit à ce rabais s'étendra aux envois de ces produits faits "de tout port canadien sur le lac Ontario," cette disposition provenant d'un arrêté en conseil du 29 avril 1891 ;

Et considérant que l'intention n'était pas de continuer la restriction en faveur des ports canadiens sur le lac Ontario,—

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé, "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que le dit arrêté en conseil du 4 avril 1892 soit et il est le présent modifié en omettant de la clause en question le mot "canadien," et que cette modification sera exécutoire à compter du 4 avril dernier.

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

Arrêté du conseil, 2 août 1892.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892, réduisant de moitié les péages ordinaires des passagers sur le canal Lachine (cette réduction s'appliquant aux steamers transportant des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer nolisé spécialement à cette fin), soient continuées et s'appliqueront au canal de Beauharnois pour la prochaine saison de navigation seulement.

[Signé],

JOSEPH POPE,
Greffier-adjoint du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

ANNEXE

N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Dr.

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
374 60	187 30	561 90	1	Canal Welland	Wood et Green	R. Laurie
1,320 00	240 00	1,560 00	2	do	S. Neelon	R. et J. Laurie
110 00	20 00	130 00	3	do	do	do
88 00	176 00	264 00	4	do	do	A. Muir
1,050 00		1,050 00	5	do	Andrews et Fils	Donaldson, Andrews et Ross
1,270 50		1,270 50	6	do	do	do
300 00	50 00	350 00	7	do	do	Wm. Hutchison
1,170 00	260 00	1,430 00	8	do	Tuttle, Date et Rodden	J. L. Ranney
75 00	150 00	225 00	9	do	S. Neelon	C. Phelps
140 00	40 00	180 00	10	do	Norris et Neelon	do
167 66	167 66	335 32	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes	R. Collier
420 00	140 00	560 00	12	do	J. B. Smith	Thomas Towers
250 00	500 00	750 00	13	do	do	Cie de pouvoirs d'eau de Sainte-Catherine
	20 00	20 00	14	do	do	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland
825 00	75 00	900 00	15	do	do	J. C. et J. Gillespie
35 00		35 00	16	do	do	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine
100 50		100 50	17	do	do	John F. Rees
	10 00	10 00	18	do	do	Duncan Dittrick
	75 00	75 00	19	do	do	Cie manufacturière de Whitman et Barnes
10 00	10 00	20 00	20	do	do	H. Jarvis
	2 00	2 00	21	do	do	do
756 00	216 00	972 00	22	do	McLeary et McLean	Wm. Beatty
480 00	240 00	720 00	23	do	Cie de coton de Lybster	Gordon et McKay
120 00	240 00	360 00	24	do	do	John Riordon
100 00	200 00	300 00	25	do	do	do
200 00	400 00	600 00	26	do	Cie de coton de Merriton	King et Dolan
800 00	400 00	1,200 00	27	do	do	Corporation du village de Merriton
90 00	60 00	150 00	28	do	do	James Wilson
150 00	50 00	200 00	29	do	do	Fil. de coton de Lybster
	145 00	145 00	30	do	do	F. T. Walton
31 80	63 60	95 40	31	do	Thorold et W. C. Co.	Wm. Beatty
100 00	50 00	150 00	32	do	John McDonagh	W. H. Ward
	15 00	15 00	33	do	do	Capit. N. J. Wiggle
	114 00	114 00	34	do	do	Maison d'écluse
726 00	146 00	872 00	35	do	do	W. H. Ward
3 00	1 00	4 00	36	do	do	Cie C. F. Central de Ste Catherine et Niagara
240 00	80 00	320 00	38	do	do	John Battle
222 00	222 00	444 00	39	do	Howland, Jones et Cie.	P. Howland
65 00	130 00	195 00	40	do	Jas. Norris	Brown et Ross
120 00	80 00	200 00	41	do	Arch. Dobie	Cie de prêt duc. Welland
165 00	110 00	275 00	42	do	C. J. Jones	McPherson et Wier

162

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie	1	30 juin 1892	78 05	93 65	390 20	561 90
Lot de moulin do do	2	do	100 00		1,460 00	1,560 00
Lot près du do do	3	do	8 30		121 70	130 00
Bassins près du do do	4	do		88 00	176 00	264 00
Bassin de rad., partie de l'écluse n° 1 do	5	1er jan. 1882			1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir n° 1 do	6	do			1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do	7	1er jan. 1892		350 00		350 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine	8	do		1,170 00	260 00	1,430 00
Moulin Rouge des Marchands do	9	do			225 00	225 00
Quai à l'écluse n° 4 do	10	do			180 00	180 00
Scierie à l'écluse n° 5 do	11	do		167 66	167 66	335 32
Moulin à moudre, nouv. écluse n° 10 do	12	do			560 00	560 00
Chute d'eau des écluses n° 3 et 11 do	13	do		500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4 do	14	1er jan. 1893		20 00		20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do	15	1er oct. 1892			900 00	900 00
Privilege d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine	16	do 1886			35 00	35 00
16½ acres du lot 11, con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine	17	1er mars 1885			100 50	100 50
Lot pour cour à bois et houille	18	do		10 00		10 00
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine	19	1er oct. 1892		75 00		75 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour voilerie, Sainte-Catherine	20	1er juil. 1893			20 00	20 00
Pont tournant au-dessus du canal, Thorold	21	1er oct. 1891			2 00	2 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merriton	22	30 juin 1892			972 00	972 00
Fil. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merriton	23	do		460 00	260 00	720 00
Lots de grève aux lots 4, 16, 18, 19 et 21 do	24	do		240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do	25	do		200 00	100 00	300 00
Approv. d'eau aux filatures do	26	do		500 00	100 00	600 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise-d'eau, Merriton	27	do			1,200 00	1,200 00
Approv. d'eau à Merriton	28	do		90 00	60 00	150 00
Partie des lots 11 et 12, concession 10, terrains, Merriton	29	1er fév. 1893			200 00	200 00
Partie des lots 9 et 10, concession 10, terrains, Merriton	30	1er jan. 1892		145 00		145 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold	31	30 juin 1892		63 60	31 80	95 40
Fabrique do do	32	do			150 00	150 00
Lot pour quai près de l'écluse n° 2	33	30 juin 1893			15 00	15 00
Maisons d'écluses, Thorold	34	do		114 00		114 00
Scierie à l'écluse n° 23, Thorold	35	30 juin 1893			872 00	872 00
Voie ferrée à travers les villes de Thorold et Merriton	36	1er oct. 1892			4 00	4 00
Moulins à plâtre à l'écluse n° 25, Thorold	37	30 juin 1892		280 00	40 00	320 00
Moulins à moudre do 25, do	39	do		333 00	111 00	444 00
Moulin des marchands do 23, do	40	do		130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22, do	41	do		120 00	80 00	200 00
do do 23, do	42	do		220 00	55 00	275 00

STATISTIQUE DES CANAUX.

163

ANNEXE

Dt.

N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Número.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
5 00	5 00	10 00	43	Canal Welland.....		Corporation de Thorold..
180 00	120 00	300 00	44	do	J. Davey, jeune	John Battle
5,007 46	5,007 46	5,007 46	45	do		Wright et Duncan
80 00	20 00	100 00	46	do		P. H. Musson
940 00	940 00	940 00	47	do	J. et J. Abbey	McFarland et Lemmon..
129 00	86 00	215 00	48	do		John Hill
710 00	710 00	710 00	49	do		Cie du bassin de radoub de Port-Robinson
141 15	141 15	141 15	50	do	Henderson, Frères	Eli Mead
151 30	151 30	151 30	51	do	do	A. Sherwood
300 00	300 00	300 00	52	do	do	Henderson, Frères
40 00	40 00	40 00	53	do		F. O. White
1 00	1 00	2 00	54	do		Ch. de fer Grand-Tronc
1 00	1 00	2 00	55	do		Corporation du comté de Welland
90 00	45 00	135 00	56	do		Phelp, Frères
100 00	20 00	120 00	57	do		James Bridges
5 00	1 00	6 00	58	do		H. A. Rose
40 00	120 00	120 00	59	do		C. J. Page et Cie
	80 00	120 00	60	do		Corporation de la ville de Welland
	5 00	5 00	61	do		Caleb Swayze
	240 00	240 00	62	do		T. F. Brown, Frères
	68 00	68 00	63	do		W. H. Crowe
	125 00	125 00	64	do		H. G. Gonder
37 50	25 00	62 50	65	do	L. G. Carter	A. K. Schofield
	20 00	20 00	66	do		Ciedch. de fer Welland
	25 00	25 00	67	do	J. et F. Conlin	John Gordon
	1 00	1 00	68	do		Corporation de Port-Colborne
	24 00	24 00	69	do		L. McGlashan
382 19	160 00	542 19	70	do	Edward Lee	John Graybiel
60 00	10 00	70 00	71	do		Alex. Lattimore
1,129 97	143 00	1,272 97	72	do	A. McDonald	Wm. Melanby
750 00	180 00	930 00	73	do	R. Chambers	H. et N. Davis
743 94	130 00	873 94	74	do	S. et J. Haney	S. Darling
395 61	80 00	475 61	75	do	S. Walthie et Cie	L. J. Weatherly
922 72	113 00	1,035 72	76	do	S. et J. Haney	Brown et Merritt
383 34	153 34	536 68	77	do	Wm. Schofield	L. Brocklebank
1,259 50	208 00	1,467 50	78	do	M. A. Smith	Chisholm et Miner
70 00	70 00	70 00	79	do		John Taylor
60 00	60 00	60 00	80	do		Geo. Wallace
345 00	345 00	345 00	81	do		Rolston et Haskins
360 00	360 00	720 00	82	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore
26,895 74	7,654 90	34,550 64				
123 00	246 00	369 00	1	Canal de Williamsburg.....		Wm. Gibson
4,960 00	160 00	5,120 00	2	do	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg	Benson et Aspden
1,702 62	140 00	1,842 62	3	do	do	P. Carmen
50 00	500	550 00	4	do	do	J. C. Irvine
	12 00	12 00	5	do	do	W. T. Benson
	5 00	5 00	6	do	do	Wm. Clegg
	5 00	5 00	7	do	E. E. Gilbert	John Reid

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Número.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Partie du lot 17, près de l'écluse 24, Thorold	43	1er oct. 1892		10 00		10 00
Lot de grève, Thorold	44	30 juin 1892		180 00	120 00	300 00
Moulin à moudre, Allanburg	45	1er jan. 1882			5,007 46	5,007 46
Entrepôt do	46	1er av. 1892			100 00	100 00
Scierie, Port-Robinson	47	— fév. 1876			940 00	940 00
Moulin à moudre, Port-Robinson	48	30 juin 1892		129 00	86 00	215 00
Eau pour le flottage des navires, Port-Robinson	49	do			710 00	710 00
Lot de quai, Welland	50	31 déc.			141 15	141 15
do do	51	30 juin 1866			151 30	151 30
do do	52	do			300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland	53	30 juin 1873			40 00	40 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pces, Welland	54	1er av. 1884			2 00	2 00
do pour le palais de justice do	55	1er déc. 1892			2 00	2 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc Welland	56	30 juin 1892		45 00	90 00	135 00
Lot sur la rue West-Main, Welland	57	1er jan. 1893			120 00	120 00
Lot à bâtir	58	1er août 1891			6 00	6 00
Chute d'eau pour la ville de Welland	59	1er mars 1892		120 00		120 00
do pour la maison de la pompe, Welland	60	1er jan. 1893		80 00	40 00	120 00
Lot à bâtir, Welland	61	1er juil. 1893		5 00		5 00
Moulin à moudre, Welland	62	1er oct. 1892		240 00		240 00
Lot pour empiement de bois de service, Welland	63	1er juil. 1892		68 00		68 00
Lot pour fins générales	64	21 nov. 1892		125 00		125 00
Lot de quai, Port-Colborne	65	30 juin 1892		37 50	25 00	62 50
Lot pour éleveur, Port-Colborne	66	1er jan. 1892		20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne	67	30 juin 1892		12 50	12 50	25 00
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du chemin de fer G. T., Port-Colborne	68	1er nov. 1893		1 00		1 00
Lots pour fabrique au village de Petersburg	69	1er mars 1893		24 00		24 00
Moulin à moudre, Marshville	70	30 juin 1892		462 21	79 98	542 19
Partie des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville	71	1er juil. 1893			70 00	70 00
Scierie, Broad-Creek	72	30 juin 1892			1,272 97	1,272 97
Moulin à moudre et scierie, Dunnville	73	do			930 00	930 00
do do	74	do			873 94	873 94
Moulin à carder do	75	do			475 61	475 61
do plâtre do	76	do			1,035 72	1,035 72
do moudre do	77	do		153 34	383 34	536 68
Scierie do	78	do			1,467 50	1,467 50
Lot de quai do	79	1er jan. 1882			70 00	70 00
Lot pour tannerie do	80	1er mars 1884			60 00	60 00
Chute d'eau pour la lumière électrique, Dunnville	81	1er jan. 1893			345 00	345 00
Lot de grève do	82	1er jan. 1892			720 00	720 00
			186 35	7,097 46	27,266 83	34,550 64
Moulin à moudre, rue du Moulin, Cardinal	1	30 juin 1892		246 00	123 00	369 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg	2	do			5,120 00	5,120 00
Tannerie do	3	do			1,842 62	1,842 62
Partie du lot 6, con. 1, Edwardsburg	4	1er juil. 1891			55 00	55 00
Terrains à pâturage, canal des Galops	5	1er mars 1893		12 00		12 00
do do	6	1er août 1893		5 00		5 00
Lot près du do	7	do		5 00		5 00

STATISTIQUE DES CANAUX.

ANNEXE

Dr.

N^o 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Description des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
§ cts.	§ cts.	§ cts.	Numéro.		
70 00	140 00	210 00	8	Canal de Williamsburg.	M. T. Beach.
70 00	140 00	210 00	9	do	J. Molson, jeune.
100 00	20 00	120 00	10	do	W. M. Doran.
48 00	48 00	96 00	11	do	J. H. Ross.
35 00	70 00	105 00	12	do	Municipalité d'Iroquois.
1 00	1 00	2 00	13	do	Commissaires d'école.
10 00	10 00	20 00	14	do	Sydney Shaver.
.....	70 00	70 00	15	do	Corporation du village de Morrisburg.
7,169 62	1,024 00	8,193 62			
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall.....	Andrew Hodge.
75 00	150 00	225 00	2	do	A. F. Gault.
135 00	135 00	270 00	3	do	Geo. Stephen.
120 00	120 00	240 00	4	do	Cie de coton de Stormont.
25 00	25 00	50 00	5	do	Flack, Frères.
120 00	120 00	240 00	6	do	Cie de papier de Toronto.
15 00	5 00	20 00	7	do	do
270 00	270 00	540 00	8	do	W. D. et G. C. Wood.
80 00	80 00	160 00	9	do	Henry Harrison.
247 50	247 50	495 00	10	do	J. et C. H. Wood.
807 50	795 00	1,602 50			
60 00	60 00	120 00	1	Canal Beauharnois	St. Amour et Cie.
100 00	100 00	200 00	2	do	D. P. Pease.
80 00	20 00	100 00	3	do	J. Demers et Cie.
60 00	20 00	80 00	4	do	M. Julien.
.....	1,500 00	1,500 00	5	do	A. Buntin.
20 00	20 00	40 00	6	do	do
60 00	120 00	180 00	7	do	T. et W. Bolduc.
120 00	120 00	240 00	8	do	F. H. Poitras.
400 00	3,900 00	4,300 00	9	do	J. Wattie.
20 00	20 00	40 00	10	do	Cie de coton de Montréal.
40 00	40 00	80 00	11	do	do
35 00	35 00	70 00	12	do	Jas. T. Anderson.
46 00	23 00	69 00	13	do	Cie de navigation du lac Saint-François.
92 00	23 00	115 00	14	do	R. N. Walsh.
100 00	20 00	120 00	15	do	Jas. Anderson.
160 00	40 00	200 00	16	do	C. E. Wilson.
60 00	20 00	80 00	17	do	O. Trempe.
.....	10 00	10 00	18	do	J. T. Anderson.
20 00	20 00	40 00	19	do	O. Longtin.
15 00	15 00	30 00	20	do	O. P. Dennie.
.....	14 00	14 00	21	do	Succession A. Hodge.
40 00	40 00	80 00	22	do	Alex. Coburn.
.....	30 00	30 00	23	do	Robt. Steele.
40 00	40 00	80 00	24	do	Louis Leduc.
40 00	8 00	48 00	25	do	E. French.
.....	40 00	40 00	26	do	S. A. Brodeur.
60 00	15 00	75 00	27	do	J. H. Wilson.
30 00	10 00	40 00	28	do	Col. McPhee.
80 00	20 00	100 00	29	do	F. H. Barbeau.
.....	.....	.....	.....	.....	J. Larocque.
.....	.....	.....	.....	.....	Jas. Wattie.

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1892.	Total.
			§ cts.	§ cts.	§ cts.	§ cts.
Moulin à moudre à l'écluse Matilda.....	8	30 juin 1893	.....	140 00	70 00	210 00
do do do	9	do 1893	.....	140 00	70 00	210 00
Quai lot n ^o 2, Pointe Iroquois.....	10	30 août 1892	.....	.....	120 00	120 00
do 1, do	11	1er déc. 1892	.....	.....	48 00	48 00
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper.	12	30 juin 1891	.....	70 00	35 00	105 00
Lot pour école, n ^o 4, Matilda.....	13	1er mai 1893	.....	.....	2 00	2 00
Partie du lot n ^o 23, con. 1, Matilda.....	14	do 1893	.....	10 00	10 00	20 00
Lot de grève et chute d'eau pour mach. à pomper..	15	1er jan. 1893	.....	70 00	.....	70 00
.....	.....	.....	.....	698 00	7,495 62	8,193 62
Moulin à farine et à moudre, lots 3 et 4.....	1	30 juin 1892	.....	240 00	120 00	360 00
Lot de chute d'eau n ^o 6, côté sud.....	2	do 1892	.....	150 00	75 00	225 00
do n ^o 7.....	3	1er juin 1892	.....	135 00	.....	135 00
do n ^o 6.....	4	do 1892	.....	120 00	.....	120 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon.	5	1er juil. 1892	.....	25 00	.....	25 00
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n ^o 18.	6	1er jan. 1892	.....	120 00	.....	120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'écl. n ^o 18.	7	1er avril 1893	.....	15 00	5 00	20 00
Lots de chute d'eau n ^{os} 1 et 2, côté nord.....	8	30 juin 1878	.....	.....	270 00	270 00
Lot de quai, MoulINETTE.....	9	1er mai 1893	20 00	.....	60 00	80 00
do près de l'écluse n ^o 20.....	10	30 juin 1881	.....	.....	247 50	247 50
.....	.....	.....	20 00	805 00	777 50	1,602 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield, anc. bal..	1	1er juil. 1868	.....	.....	60 00	60 00
do St-Timothée do do	2	1er juin 1864	.....	.....	100 00	100 00
do Sainte-Cécile do do	3	1er mai 1892	.....	.....	100 00	100 00
Lot pour hangar en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield.....	4	1er juin 1893	.....	.....	80 00	80 00
Lots 1, 2, 3, 4 et 5, en av. de la digue inf., Valleyfield	5	1er jan. 1892	1,000 00	.....	700 00	1,500 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothée et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield.....	6	1er mai 1893	.....	20 00	20 00	40 00
Scierie, lot 1, lot à bâtir, Valleyfield.....	7	30 juin 1892	.....	120 00	60 00	180 00
Filat, de lainages, lot 2, lot à bâtir, Valleyfield..	8	do 1892	.....	240 00	.....	240 00
Lots à la tête du canal do	9	do 1892	.....	800 00	3,500 00	4,300 00
Lot 845 du cadastre, pour parc public do	10	1er juin 1893	.....	40 00	.....	40 00
Lot 846 do Grande-Île do	11	1er juil. 1892	.....	40 00	40 00	80 00
Quai et hang. en am. de l'écl. de p. d'eau do	12	1er mai 1893	.....	35 00	35 00	70 00
do entrepôt do do	13	30 août 1893	.....	46 00	23 00	69 00
do et écluse de prise d'eau, Valleyfield.....	14	30 juin 1891	.....	.....	115 00	115 00
do do do do	15	1er nov. 1892	.....	100 00	20 00	120 00
Partie du lot 830 do do	16	1er sept. 1892	.....	80 00	120 00	200 00
Lots 101 et 116 do do	17	1er juin 1893	.....	40 00	40 00	80 00
Réserve de l'écluse de prise d'eau do	18	1er déc. 1892	.....	10 00	.....	10 00
do do do do	19	1er do 1892	.....	20 00	20 00	40 00
do do do do	20	1er do 1892	.....	.....	30 00	30 00
do do do do	21	1er do 1892	.....	14 00	.....	14 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	22	1er mai 1893	.....	40 00	40 00	80 00
Lot p. chantier en am. de l'écl. de pr. d'eau do	23	1er sept. 1892	.....	30 00	.....	30 00
Partie du lot 1 pour terrain à empiler do	24	1er do 1892	.....	.....	40 00	40 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau do	25	1er oct. 1892	.....	16 00	32 00	48 00
Part. du lot 1 p.cour à charb.,écl.de pr.d'eau, Vall'd	26	1er juil. 1892	.....	.....	40 00	40 00
Lot p. quai, côté sud du canal do do	27	15 nov. 1892	.....	.....	75 00	75 00
Réserve, tête du canal, Valleyfield.....	28	1er sept. 1892	.....	10 00	30 00	40 00
Lot, en arrière des lots 1 et 2, Valleyfield.....	29	1er juil. 1892	.....	100 00	.....	100 00

STATISTIQUE DES CANAUX.

167

ANNEXE

N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Dt.		Total.		Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
Balance due le 1er juillet 1891.		Acquis, année expirée le 30 juin 1892.					
¢	cts	¢	cts.				
30 00	15 00	20 00	30	Canal Beauharnois	Success. Jas. McDonald	Jas. McDonald	Success. Jas. McDonald
105 00	105 00	210 00	31	do		Success. Jas. McDonald	Success. Jas. McDonald
105 00	105 00	210 00	32	do		Corp. ville de Salisbury	Corp. ville de Salisbury
60 00	20 00	80 00	33	do		Cie d'élect. de Valleyfield	Cie d'élect. de Valleyfield
40 00		40 00	34	do		Cie de navigation du Lac Saint-François	Cie de navigation du Lac Saint-François
40 00	10 00	50 00	35	do		A. McPhee et Cie.	A. McPhee et Cie.
30 00	10 00	40 00	36	do		A. D. Doust	A. D. Doust
2 00	1 00	3 00	37	do		A. Lespérance	A. Lespérance
5 00	5 00	10 00	38	do		Cie de télégr. mut. du Can.	Cie de télégr. mut. du Can.
8 00	4 00	12 00	39	do		A. Crevier	A. Crevier
120 00	120 00	240 00	40	do		Wm. Hood	Wm. Hood
40 00	40 00	40 00	41	do	S. Viau	J. Meloche	J. Meloche
			42	do		E. Bergin	E. Bergin
2,363 00	6,558 00	8,921 00					
	30 00	30 00	1	Canal Lachine		Cie de navigation de Beauharnois	Cie de navigation de Beauharnois
	60 00	60 00	2	do		Jas. Wilson, jeune	Jas. Wilson, jeune
	75 00	75 00	3	do		Cie de navig. Richelieu	Cie de navig. Richelieu
196 00	392 00	588 00	4	do		Frothingham et Workman	Frothingham et Workman
132 00	264 00	396 00	5	do	H. McLennan	do	do
564 00	1,128 00	1,692 00	6	do	Maltby et King	W. P. Bartley	W. P. Bartley
322 50	645 00	967 50	7	do	Wm. Johnson et Cie.	do	do
322 50	645 00	967 50	8	do	Peck, Benny et Cie.	do	do
	430 00	430 00	9	do		Peck, Benny et Cie.	Peck, Benny et Cie.
	1,080 00	1,080 00	10	do		do	do
	1,296 00	1,296 00	11	do		Ira Gould et Fils.	Ira Gould et Fils.
430 00	860 00	1,290 00	12	do		Pillow, Hersey et Cie.	Pillow, Hersey et Cie.
215 00	430 00	645 00	13	do		do	do
430 00	860 00	1,290 00	14	do	Ogilvie et Cie.	Cie d'entr. de Montréal	Cie d'entr. de Montréal
	1 00	1 00	15	do		Corporation de Montréal	Corporation de Montréal
6,000 00	1,000 00	7,000 00	16	do		G. et W. Tait	G. et W. Tait
	25 00	25 00	17	do		G. E. Jacque et Cie.	G. E. Jacque et Cie.
	10 00	10 00	18	do		A. W. Ogilvie	A. W. Ogilvie
	40 00	40 00	19	do		Cie de paquage de viande du Canada	Cie de paquage de viande du Canada
	100 00	100 00	20	do		Cie royale d'électricité	Cie royale d'électricité
	800 00	800 00	21	do		Cie de h. et d'é. de Mont.	Cie de h. et d'é. de Mont.
	100 00	100 00	22	do		Cie de chaux Dominion	Cie de chaux Dominion
	1 00	1 00	23	do		Cie de tram. de Montréal	Cie de tram. de Montréal
	1 00	1 00	24	do		Corporation de Montréal	Corporation de Montréal
	1 00	1 00	25	do		do	do
	1 00	1 00	26	do		do	do
	1 00	1 00	27	do		do	do
	450 00	450 00	28	do		Cie d'entrep. de Mont.	Cie d'entrep. de Mont.
	120 00	120 00	29	do		Ch. de fer du Gr.-Tronc.	Ch. de fer du Gr.-Tronc.
	500 00	500 00	30	do		Hurteau, Frères	Hurteau, Frères
	1,066 66	1,066 66	31	do		Dobell, Becket et Cie.	Dobell, Becket et Cie.
800 00		800 00	32	do		J. Burstall et Cie.	J. Burstall et Cie.
	150 00	150 00	33	do		Acer et Kennedy	Acer et Kennedy
	600 00	600 00	34	do		C. M. Acer	C. M. Acer
	380 92	380 92	35	do		P. Poulin	P. Poulin
3,308 79	1,102 93	4,411 72	36	do		H. Bulmer, jne, et Frères	H. Bulmer, jne, et Frères

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	
						Total.
Partie du lot 830 pour moulin à moudre, Valleyfield	30	1er juil. 1892		20 00		20 00
do 830 pour cour, etc., Valleyfield	31	1er oct. 1892		30 00	15 00	45 00
do 830 et privilège de construire un cours d'eau à la Grande-Ile, Valleyfield	32	30 juin 1892		105 00	105 00	210 00
Partie du lot 830, Valleyfield	33	1er janv. 1892		157 50	52 50	210 00
Quai et hangar en am. de l'éc. de p.d'eau, Valleyfield	34	1er juil. 1892		20 00	60 00	80 00
Quai et magasin en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	35	1er mai 1893			40 00	40 00
Lot pour quai et entrepôt en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	36	1er do 1893			50 00	50 00
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	37	1er do 1893			40 00	40 00
Privilège de placer des poteaux sur la levée du canal	38	1er oct. 1892			3 00	3 00
Lot pour la pesée publique en amont du pont Saint-Timothée, Valleyfield	39	1er do 1892		5 00	5 00	10 00
Lot sur la Gr. Ile, extr. est de la digue, Valleyfield	40	1er avril 1893		8 00	4 00	12 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville	41	30 juin 1892		60 00	180 00	240 00
Lot près du pont Saint-Timothée, Valleyfield	42	30 sept. 1880			40 00	40 00
				3,206 50	5,714 50	8,921 00
Hangar à fret au bassin n° 1		1er mai 1893		30 00		30 00
Magasin do		2er do 1893		60 00		60 00
Hangar à fret do		3er do 1893		75 00		75 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1		4er do 1892		392 00	196 00	588 00
Élévateur à grain sur le 1/2 lot n° 2		5er do 1892		264 00	132 00	396 00
Lots 3 et 4 et 1/2 lot n° 2, bassin n° 2		7er do 1892		1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lots 5 et 1/2 n° 6, bassin n° 2		8 do		645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lots 7 do do		9 do		645 00	322 50	967 50
do lots 8 do do		10er mai 1892		430 00		430 00
Élévateur et magasin, lots 9, 10 et 11		11er avil 1892		1,080 00		1,080 00
Moulin à farine et magasin, lots 12 13 et 14		12 do		1,296 00		1,296 00
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15		13er 30 juin 1892		860 00	430 00	1,290 00
do peinture, lot 17		14 do		430 00	215 00	645 00
Moulin à farine, lots 18 et 19		15 do		860 00	430 00	1,290 00
Lots du côté sud-ouest du déversoir		16er sept. 1892		1 00		1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2		17er 30 juin 1892		1,000 00	6,000 00	7,000 00
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal		18er juil. 1892		25 00		25 00
Langue de terre du côté N.-O., rue du Moul., b. n° 2		19er sept. 1892		10 00		10 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 4 pouces à la fabrique, rue Wellington		20 do		40 00		40 00
Approvisionnement d'eau pour un tuyau de 10 pouces à la fabrique, bassin n° 2		21er juil. 1892		100 00		100 00
Partie du lot 334 nord, bassin Wellington		22er nov. 1892		800 00		800 00
Lot pour hangar, ouest do		23er oct. 1892		100 00		100 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington		24er janv. 1893		1 00		1 00
Bain flottant près du pont Wellington		25er juil. 1892		1 00		1 00
Lot de parc do		26er sept. 1892		1 00		1 00
Tuyau de 2 pcs dessous le canal		27er juil. 1892		1 00		1 00
Terrain au bassin n° 4		28 do		450 00		450 00
Evitement, côté ouest, pont Wellington		29er août 1892		120 00		120 00
Lots 1, 2 et 3, bassin ouest, pour empiler du bois		30er mai 1892			500 00	500 00
Lots 4, 5, 6 et 7 do do		31 do			1,066 66	1,066 66
Lots 8, 9 et 18 do do		32 do			800 00	800 00
Lot pour une cour à bestiaux, Pointe St-Charles		33er fév. 1893		150 00		150 00
do un hôtel, Pointe Saint-Charles		34er déc. 1892		600 00		600 00
Lots 1 et 2, ouest, bassin Saint-Gabriel, n° 4		35er janv. 1893		380 92		380 92
Lots 3, 4, 5, 6 et 7 do do		36er mai 1893			4,411 72	4,411 72

ANNEXE

Dr.

N° 27.—LOYER de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année terminée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
420 75	420 75	841 50	37	Canal Lachine.....		O. Dufresne et Frère....
1,798 32	684 44	2,482 76	38	do.....		Bourgoin et Thibault....
5,108 24		5,108 24	39	do.....		Cie de bois de service Henderson.
	412 33	412 33	40	do.....		D. Pariseau.....
	174 40	174 40	41	do.....		P. McCrory.....
	600 00	600 00	42	do.....		Cie d'agence Standard..
	100 00	100 00	43	do.....		Waren Scraf Asphalt Paving Co.....
253 68	84 56	338 24	44	do.....		R. Ready.....
	1 00	1 00	45	do.....		A. Cantin.....
	100 00	100 00	46	do.....		Cie de trans. de Montréal
	180 00	180 00	47	do.....	P. McCrory.	V. Paradis.....
150 60	300 00	450 00	48	do.....		Henderson, Frères.....
	169 12	169 12	49	do.....		P. McCrory.....
1,088 16	362 72	1,450 88	50	do.....		H. Bulmer, jeune, et Fr.
	500 00	500 00	51	do.....		Dobell, Beckett et Cie...
	40 00	40 00	52	do.....		B. Ethier.....
	1 00	1 00	53	do.....		S. Delisle.....
	200 00	200 00	54	do.....		Cie man. des Marchands.
	100 00	100 00	55	do.....		J. et C. Hodson.....
	25 00	25 00	56	do.....		Cie d'alatoires Dominion
	10 00	10 00	57	do.....		E. V. Mosely et Cie.....
840 00	1,680 00	2,520 00	58	do.....		Ira Gould et Fils.....
800 50	1,601 00	2,401 50	59	do.....		Est. J. Frothingham.....
	10 00	10 00	60	do.....		Albert Fox.....
	50 00	50 00	61	do.....		Cie de ponts, Dominion.
	30 00	30 00	62	do.....		E. Ouellette et Cie.....
	10 00	10 00	63	do.....		Cie de ch. de fer P.C.....
	20 00	20 00	64	do.....		Wm. Davis et Fils.....
	40 00	40 00	65	do.....		C. de fil de f. bar. Domin'n
	33 82	33 82	66	do.....		G. W. Cameron.....
	33 84	33 84	67	do.....		Henderson, Frères.....
	10 00	10 00	68	do.....		Parent Filion.....
	10 00	10 00	69	do.....		R. Latimer.....
23,180 44	22,639 49	45,819 93				
7 50		7 50	1	Canal Chambly.....		J. A. Maurice.....
	60 00	60 00	2	do.....		Cie de ch. de fer Sud-Est.
10 00	10 00	20 00	3	do.....	H. Riendeau.	Catell, Frères.....
19 34		19 34	4	do.....		J. C. Pierce.....
125 00	25 00	150 00	5	do.....		Bisset et Donaghy.....
125 00	25 00	150 00	6	do.....		Simard et Godin.....
25 00	25 00	50 00	7	do.....		Jas. O'Caïn.....
311 84	145 00	456 84				
	40 00	40 00	1	Canal Rideau.....		G. Sterling.....
3 00	1 00	4 00	2	do.....		Club de canot d'Ottawa.
	80 00	80 00	3	do.....		Thos. McKay.....
240 00	60 00	300 00	4	do.....		G. W. McCulloch.....
80 00	80 00	160 00	5	do.....		J. G. Butterworth.....
	80 00	80 00	6	do.....		Dey, Frères.....
120 00		120 00	7	do.....		J. W. McRae et Frères..
2 00	1 00	3 00	8	do.....		Corp. de la cité d'Ottawa
	4 00	4 00	9	do.....		do.....
250 00		250 00	10	do.....		Wm. Little.....

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balances dues le 30 juin 1891.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lots 8 et 9, bassin St-Gabriel, n° 3.....	37	1er mai 1893.....		420 75	420 75	841 50
Lots 12 ouest et 15 et 16 do.....	38	do.....			2,482 76	2,482 76
Lots 19 et 22 ouest, bassin St-Gabriel, n° 3 et 13 et 14 est do do.....	39	do 1892.....			5,108 24	5,108 24
Lots 13 et 14 do do.....	40	do.....		412 33		412 33
Lot 21 do do.....	41	do 1893.....		174 40		174 40
Lots 7, 8 et 9 S.E., côté du bassin Wellington... do.....	42	do.....		600 00		600 00
Lot à St-Gabriel, près de l'ave. Atwater, Montréal do.....	43	1er oct. 1892.....		100 00		100 00
Lot 17 est, bassin St-Gabriel n° 3.....	44	1er mai 1893.....		338 24		338 24
Lot de grève en face de sa cale sèche do.....	45	1er avril 1892.....		1 00		1 00
Part. de l'île n° 5, p. un chant. de nav. à St-Gabriel do.....	46	1er juil. 1892.....		100 00		100 00
Lot de quai à St-Gabriel do.....	47	1er jan. 1893.....		180 00		180 00
Deux lots sur la rue Ottawa, Montréal. do.....	48	1er nov. 1892.....		450 00		450 00
Lot 20, bassin St-Gabriel, n° 2, Montréal. do.....	49	1er mai 1893.....			169 12	169 12
Lots 10 et 11 ouest, bassin St-Gabriel, n° 3. do.....	50	do.....			1,450 88	1,450 88
Hangar, n° 1, bassin St-Gabriel. do.....	51	30 juin 1892.....		500 00		500 00
Lot pour hangar à houille, pont Brewster. do.....	52	1er mai 1893.....		40 00		40 00
Bain flottant près du pont do.....	53	1er août 1892.....		1 00		1 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pcs, bassin n° 1 do.....	54	1er jan. 1892.....		200 00		200 00
do do Saint-Henri. do.....	55	1er nov. 1893.....		100 00		100 00
do do établissement, Saint-Henri. do.....	56	1er juil. 1892.....		25 00		25 00
do do à la traverse du Grand-Tronc. do.....	57	1er oct. 1892.....		10 00		10 00
do do à l'écluse n° 3. do.....	58	30 juin 1892.....		1,680 00	840 00	2,520 00
Chute d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4. do.....	59	do.....		1,601 00	800 00	2,401 50
Approv. d'eau do.....	60	1er nov. 1892.....		10 00		10 00
do en aval de l'écl. de pr. d'eau, Lachine. do.....	61	1er juil. 1892.....		50 00		50 00
Lot en amont du déversoir régulateur, Lachine. do.....	62	1er mai 1893.....			30 00	30 00
Priv. de poser une voie sur le dépôt de déb., Lachine. do.....	63	do.....		10 00		10 00
Lot en amont de la nouv. entrée sup. de l'écluse do.....	64	do.....		20 00		20 00
Appr. d'eau, en aval de l'écluse de prise d'eau n° 5. do.....	65	1er sept. 1892.....		40 00		40 00
Lot 19 do.....	66	30 juin 1892.....		33 82		33 82
do 22, à la Côte Saint-Paul. do.....	67	do.....		33 84		33 84
Usage du hangar n° 4, pour un rond à patiner. do.....	68	1er mai 1892.....		10 00		10 00
Espace dans le hangar. do.....	69	do.....		10 00		10 00
				19,127 90	26,692 63	45,819 93
Deux lots de terrains à Chambly.....		1er mai 1878.....			7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Joseph.....		2er juil. 1892.....		60 00		60 00
Lot dans le village de Chambly.....		3er mai 1893.....		10 00	10 00	20 00
Quai à Saint-Jean.....		4 19 nov. 1881.....			19 34	19 34
Partie du quai du canal à Saint-Jean.....		5 30 juin 1892.....			150 00	150 00
do do.....		6 do.....		125 00	25 00	150 00
do do.....		7 do.....		25 00	25 00	50 00
				220 00	236 84	456 04
Lot de grève au pied de la côte du Major, Ottawa. do.....		1er jan. 1892.....		40 00		40 00
do do.....		2er juin 1892.....			4 00	4 00
Île Verte, au-dessus des chutes Rideau do.....		3er jan. 1892.....		80 00		80 00
Lot p. hangar à charbon, bassin du canal do.....		4 30 juin 1893.....			300 00	300 00
Lots 1 et 2 do do.....		5 1er do 1893.....		80 00	80 00	160 00
Lots 4, 5, 6 et 7, abri de chal. do do.....		6 1er mai 1893.....		80 00		80 00
Lot 1, S.-E., do do.....		7 1er avril 1882.....			120 00	120 00
Lot pour une mais. de pesage, E. do do.....		8 1er mai 1893.....		2 00	1 00	3 00
Permission de poser l'égout princ. do do.....		9 1er déc. 1892.....			4 00	4 00
Lot à bâtir, côté est, tranchée profonde, Ottawa. do.....		10 1er avril 1891.....			250 00	250 00

ANNEXE

N^o 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Dr.	Total.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	Numéro.		
		11	Canal Rideau	J. et T. Ballantyne
		12	do	Robt. Hastey
		13	do	John Heney
		14	do	John Neville
		15	do	Mun. de la cité d'Ottawa
		16	do	Bronson et Weston
		17	do	R. W. Baxter
		18	do	Andrew Hickey
		19	do	H. Patterson
		20	do	John Graham
		21	do	Thos. Kingston
		22	do	W. D. Morris
		23	do	Robt. McCloy
		24	do	Succes. de Thos. McKay
		25	do	Ch. de fer Can. Atlantiq. H. Jackson
		26	do	Comité temporel de l'église Saint-André
		27	do	Michael Keily
		28	do	P. O'Donnell
		29	do	Jas. Marks
		30	do	Henry Hartney
		31	do	L. Duhamel
		32	do	Wm. Miller
		33	do	Geo. May
		34	do	Chem. de fer du C.C.P. Cie du ch. de fer St-Laurent et Ottawa
		35	do	R. H. Hardey
		36	do	M. Kilroe
		37	do	Francis Abbott
		38	do	do
		39	do	do
		40	do	J. R. Booth
		41	do	Veuve A. Howlett
		42	do	Wm. Rowland
		43	do	Geo. Rickey
		44	do	W. Dawson
		45	do	Thos. Paget
		46	do	Chas. McCaffrey
		47	do	Geo. Morris
		48	do	Wm. Powell
		49	do	Philip Kennedy
		50	do	Daniel Delaney
		51	do	Denis Bergin
		52	do	Thos. May
		53	do	D. Cameron
		54	do	T. et P. Collins
		55	do	London & Can. Loan Co
		56	do	Stafford Merrifield
		57	do	Geo. Shepherd
		58	do	A. C. White
		59	do	Alfred Chester
		60	do	Jessie Miner
		61	do	Josiah Payne
		62	do	H. Easton
		63	do	H. Merrick
		64	do	Succession de R. Ward
		65	do	Josua Bates
		66	do	A. Wood
		67	do	Wm. Lavender
		68	do	W. W. Berford, aîné
		69	do	J. B. et B. Tett
		70	do	W. H. Whealey

A—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numero.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Lot pour moulin et cour à charbon au pt du C.C.A.	11	1er jan. 1893		40 00		40 00
Réserve sur côté est, tranchée profonde, Ottawa	12	1er sept. 1892		6 00		6 00
Réserve en face de sa propriété	13	1er jan. 1893			16 00	16 00
Lisière rés. pour terrain de l'exposition	14	do 1893		2 00		2 00
Lots pour empiler du bois, Stewarton	15	30 août 1892		100 00		100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean	16	1er jan. 1893		1 00		1 00
do do do	17	1er déc. 1892		4 00		4 00
do do do	18	1er jan. 1893		13 50		13 50
do do do	19	do 1893		1 00		1 00
do en face du lot F, con. C do	20	1er nov. 1892		4 00		4 00
do do K do	21	20 août 1892		2 00		2 00
do do K do	22	1er nov. 1892			16 00	16 00
do abride chaloupe K do	23	1er sept. 1892		1 00		1 00
do en face du lot B do	24	1er jan. 1893		2 00		2 00
do do H do	25	do 1893		10 00		10 00
do do E, con. D do	26	1er mai 1893		13 00		13 00
do do E, do	27	do 1893		9 50		9 50
do do n° 1, con. B do	28	do 1893			45 00	45 00
do en face des s-lots 64 et 65, lot 1, c. B, Nepean	29	do 1893		2 00		2 00
do en face du lot K, con. B, Nepean	30	do 1893		1 00		1 00
do en face du sous-lot 5, con. B, do	31	do 1893			2 00	2 00
Privil. de quaiage sur sous-lots 29 et 30, c. B, Nepean	32	do 1893		2 00		2 00
Droit de passage sur les lots 8 et 9 (marécage de Dow), con. B, Nepean	33	do 1893		5 00		5 00
Réserve sur lots 22 et 23, con. A, Nepean	34	1er jan. 1892			120 00	120 00
do do 1/2 N lot 8, con. 1, Nepean	35	do 1893			70 75	70 75
do partie lot 40, con. 1, O.F., Nepean	36	do 1892			24 00	24 00
do do do	37	1er nov. 1892			33 00	33 00
do do do	38	do 1892			33 00	33 00
do 5 1/2 acres do	39	1er sept. 1892		25 00		25 00
do do do	40	1er juil. 1892			24 00	24 00
do lot N, con. 1 do	41	1er juin 1893			24 00	24 00
do 1 2 do	42	1er jan. 1893		3 75		3 75
do 3 2 do	43	do 1893			225 00	225 00
do N lot 4 2 do	44	do 1893			180 00	180 00
do do 4 2 do	45	do 1893			168 75	168 75
do do 5 2 do	46	do 1893			48 75	48 75
do do 5 2 do	47	1er déc. 1892			57 75	57 75
do do 6 2 do	48	1er jan. 1893			41 25	41 25
do do 8 2 do	49	1er déc. 1892			84 75	84 75
do do 6 2 do	50	1er jan. 1893			7 50	7 50
do N 23, R. face do	51	do 1893		3 00		3 00
do do do	52	do 1893			24 75	24 75
do N 22 do	53	1er juin 1893		8 00		12 00
do 3, con. 1 do	54	do 1892		50 00		50 00
Surplus d'eau au barrage, Ile Longue	55	1er juil. 1892			60 00	60 00
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, do	56	1er jan. 1893		4 50		4 50
do do do	57	do 1893			30 00	30 00
do sur la 1/2 O du lot 27, con. 1, Marlboro	58	1er juil. 1892		5 00		5 00
do lot 3, con. B, Wolford	59	do 1892		10 00		10 00
do do B do	60	do 1892		1 00		2 00
Partie du lot n° 9 A do	61	1er avril 1893			1 00	24 00
Lot en amont de l'ancienne écluse, Merrickville	62	1er déc. 1891			24 00	24 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville	63	1er juin 1892			45 00	45 00
Lots A et B, Old Sly's	64	1er mai 1892			4,860 00	4,860 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's Falls	65	30 juin 1892		0 20		0 20
do do 1 4, Elmsley	66	1er jan. 1892		4 00		4 00
Partie du lot 21, con. 5, Elmsley S., Oliver's Ferry	67	1er jan. 1892		3 00		3 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro.	68	1er sept. 1892			3 00	3 00
Partie du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro.	68	1er sept. 1892		10 00		10 00

ANNEXE

Dr.

N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.				
1 00	1 00	2 00	69	Canal Rideau.....		W. J. Webster.....
5 00	10 00	15 00	70	do.....		T. H. Hughes.....
228 00	76 00	304 00	71	do.....		Wm. Anglin.....
367 50	105 00	472 50	72	do.....		M. J. Foster.....
52 50	105 00	157 50	73	do.....		John Rourk.....
50 00	10 00	60 00	74	do.....		John Brannigan.....
7,472 50	1,275 20	8,747 70				
5 00	5 00	10 00	1	Canal Grenville.....		A. J. Grier.....
	10 00	10 00	2	Canal Carillon.....		Hy. E. Masson.....
	10 00	10 00	3	do.....		John Brophy.....
3 00	3 00	6 00	4	Ecluse Ste-Anne.....		Delphus Lebeau.....
1 00	1 00	2 00	5	do.....		Cie Mut. de tél. du Can.
	1 00	1 00	6	do.....	Cie de télégr. du G. N..O.	Cie de télégr. Dominion..
50 00	50 00	100 00	7	Trav. de la r. Trent.....		Francis Sandford.....
2 00	1 00	3 00	8	do.....		R. C. Smith.....
20 00	40 00	60 00	9	do.....		Jas. Cummings.....
5 00	1 00	6 00	10	do.....		Cie de téléphone Bell.....
	1 00	1 00	11	do.....		Lakefield Lumber Co.....
	1 00	1 00	12	do.....		John Hull.....
3 00	1 00	4 00	13	Cap-Breton.....		Neil MacNeill.....
89 00	121 00	210 00				

A.—Suite.

Comptes des locataires, 1891-92.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Part. du lot 21, con. 5, Crosby-Nord, Newboro'..	69	1er mai 1893	.....	1 00	1 00	2 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey..	70	30 juin 1892	.....	15 00	15 00	15 00
Chute d'eau à Brewer's upper mills, anc. bail....	71	1er jan. 1892	.....	.....	304 00	304 00
do do lower mills.....	72	1er jan. 1892	.....	.....	472 50	472 50
do do sur lot 48, con. 1, Kingston.....	73	1er juil. 1892	.....	105 00	52 50	157 50
Réserve sur lots 35 et 36, con. 1, Kingston.....	74	1er août 1892	.....	.....	60 00	60 00
				749 45	7,998 25	8,747 70
Maison et terrains sur lot n° 8.....	1	1er mai 1893	.....	5 00	5 00	10 00
Lot pour pâturage.....	2	30 juin 1893	.....	10 00	10 00	10 00
do.....	3	30 juin 1893	.....	10 00	.....	10 00
do.....	4	1er sept 1891	.....	.....	3 00	3 00
Lots 112 et 113, paroisse de Sainte-Anne.....	5	1er juil. 1884	.....	.....	1 00	1 00
Placer des mâts sur la réserve du gouvernement..	6	1er mai 1893	.....	1 00	.....	1 00
do do.....	7	1er déc. 1892	.....	50 00	50 00	100 00
Lot aux chutes Fénelon.....	8	1er jan. 1893	.....	.....	3 00	3 00
Chutes d'eau aux rapides de Buckhorn....	9	30 juin 1892	.....	40 00	20 00	60 00
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm.....	10	1er jan. 1893	.....	.....	6 00	6 00
Privilège de placer des mâts sur divers canaux....	11	1er jan. 1892	.....	.....	1 00	1 00
Chutes d'eau, Lakefield.....	12	1er jan. 1892	.....	.....	1 00	1 00
do do.....	13	1er fév. 1893	.....	.....	4 00	4 00
Lot à l'île Longue, Barachois.....				116 00	94 00	210 00

ANNEXE

Dt.

N° 27.—LOYERS de chutes d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1891.	Acquis, année expirée le 30 juin 1892.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Nom du propriétaire.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.			
54 38	54 38	54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule...
50 59	50 59	50 59	2		John Ferguson
59 15	59 15	59 15	3		Joseph Graham
13 06	13 06	13 06	4		Paul Foster
14 21	14 21	14 21	5		Donald McArthur
4 00	4 00	4 00	6		Cornelius Dyer
33 59	33 59	33 59	7		John Foster
0 35	0 35	0 35	8		William et John T. Ives
96 66	96 66	96 66	9		Famille Christie
4 90	4 90	4 90	10		A. W. Tanner
23 29	23 29	23 29	11		William et Alexander Scott
354 18	354 18	354 18			

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1892.

A—Fin.

Ventes de terrains, 1891-92—Fin.

Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1892.	Total.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1 $\frac{1}{2}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1			54 38	54 38
3 $\frac{3}{4}$ do do	2			50 59	50 59
2 $\frac{1}{2}$ do do	3			59 15	59 15
4 $\frac{1}{2}$ do do	4			13 06	13 06
9 $\frac{1}{2}$ do do	5			14 21	14 21
1 $\frac{1}{2}$ do do	6			4 00	4 00
8 $\frac{1}{2}$ do do	7			33 59	33 59
1 $\frac{1}{2}$ do do	8			0 35	0 35
3 $\frac{3}{4}$ do do	9			96 66	96 66
1 $\frac{1}{2}$ do do	10			4 90	4 90
1 $\frac{1}{2}$ do do	11			23 29	23 29
				354 18	354 18

C. E. CHUBBUCK,
Commissaire des loyers de chutes d'eau.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX—DIVISION
DU REVENU DES CANAUX.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DU REVENU DES CANAUX,
HAMILTON, 21 novembre 1892.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, j'ai inspecté tous les bureaux de perception des péages sur les canaux du Canada.

Lors de mon inspection des états détaillés du revenu perçu à chaque bureau furent soumis au département.

Les recettes brutes à compte du revenu des canaux pour l'exercice 1891-1892 ont été de \$347,339.02.

Les recettes des loyers de chutes d'eau et autres pour l'exercice expiré ont été de \$32,084.65.

Classées par districts et bureaux, les subdivisions du revenu des canaux sont comme suit :

CANAL WELLAND.

Bureaux.	RECETTES DU CANAL.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Port-Colborne.	141,745 14		20 00		141,765 14	135 48
Port-Dalhousie	50,410 74		35 82		50,446 56	556 11
Dunnville	430 77				430 77	615 55
Port-Maitland	3 99				3 99	
Port-Robinson	618 89			177 69	796 58	812 00
Sainte-Catherine	552 34		538 88		1,091 22	5,043 26
Chippewa	46 58				46 58	
Totaux	193,808 45		594 70	177 69	194,580 84	7,162 40

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Beauharnois	1,285 20		35 00		1,320 20	3,206 50
Cornwall	23,361 39				23,361 39	805 00
Cardinal	757 14		5 00		762 14	698 00
Lachine	2,249 12	24 90	5 00	1,495 65	3,774 67	
Montréal	26,082 20	4,618 43	116 10	13,149 26	43,965 99	19,128 30
Kingston	11,869 46				11,869 46	
Totaux	65,604 51	4,643 33	161 10	14,644 91	85,053 85	23,837 80

CANAL CHAMBLY.

Chambly	7,705 41		13 00	75 30	7,793 71	70 00
Saint-Jean	10,853 75				10,853 75	150 00
Saint-Ours	690 78				690 78	
Totaux	19,249 94		13 00	75 30	19,338 24	220 00

CANAUX DE L'OTTAWA.

Divisions de perception.	RECETTES DES CANAUX.				Total des recettes des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et indemnités.	Autres recettes.		
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Ottawa.....	19,631 01	.....	.....	.....	19,631 01	.....
Grenville.....	17,246 74	.....	10 00	.....	17,256 74	5 00
Carillon.....	115 78	.....	.....	8 00	123 78	20 00
Ecluse de Sainte-Anne.....	1,553 42	.....	.....	.....	1,553 42	.....
Totaux	38,546 95	.....	10 00	8 00	38,564 95	25 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa.....	3,743 93	131 18	20 00	309 70	4,204 81	590 75
Kingston-Mills.....	1,275 08	.....	.....	.....	1,275 08	105 00
Smith's-Falls.....	598 09	.....	.....	5 00	603 09	53 70
Totaux.....	5,617 10	131 18	20 00	314 70	6,082 98	749 45

CANAL SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre.....	2,317 03	3 28	2,320 31
-------------------	----------	-------	-------	------	----------	-------

CANAL MURRAY

Brighton.....	637 01	637 01
---------------	--------	-------	-------	-------	--------	-------

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh.....	101 38	.....	.....	.....	101 38	.....
Bobcaygeon.....	357 68	.....	.....	72 00	429 68	.....
Chutes Fénelon.....	16 70	.....	.....	.....	16 70	50 00
Hastings.....	32 82	.....	.....	.....	32 82	40 00
Peterborough.....	140 56	.....	.....	.....	140 56	.....
Buckhorn.....	39 70	.....	.....	.....	39 70	.....
Totaux.....	688 84	.....	.....	72 00	760 84	90 00
Grands totaux.....	326,469 83	4,774 51	798 80	15,295 88	347,339 02	32,034 65

Les recettes ci-dessus sont soldées par dépôts en banques au crédit du receveur général.

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

H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. T. TRUDEAU,
 Sous-ministre des chemins de fer et canaux.

INDEX

DU

REVENU ET DE LA STATISTIQUE DES CANAUX

	PAGE.		PAGE.
Abbey, J. et J.	164	Cantun, Aug.	170
Abbott, Francis	172	Cardinal, Joseph	166
Acer et Kennedy	168	Carmen, P.	162
Acer, C. M.	168	Carter, L. G.	164
Anderson, James	166	Catelli, Frères	170
Anderson, J. T.	166	Chaffey, B. E.	182
Andrews et Fils	162	Chambers, R.	164
Anglin, Wm.	174	Chester, Alfred	172
Appendix A	16	Chisholm et Minor	164
Ballantyne, J. et T.	172	Christie, famille	Acheteurs 176
Barbeau, F. X.	166	Clark, Wm.	Locataire 178
Bartley, W. P.	168	Clegg, Wm.	do 164
Bates, Joshua	172	Clermont, J.	Amendes 9
Battle, John	162	Cockburn, Alex.	Locataire 164
Baxter, R. W.	172	Collier, R.	do 162
Beach, M. T.	166	Collins, T. et P.	do 172
Beaty, Wm.	162	Conlon, J. et F.	do 164
Beauharnois, Cie de na-	168	Corporation du—	
vigation à vapeur de		Comté de Welland	do 164
Beermer et Sullivan	Remise 12	Montréal	do 168
Bell, Cie de téléphone	Locataires 174	Ottawa	do 170, 172
Benson, W. T.	do 164	Port-Colborne	do 164
Benson et Aspden	do 164	Ville de Salaberry	do 178
Berford, W. W.	do 172	Welland	do 164
Bergin, D.	do 172	Thorold	do 162
Bergin, E.	do 168	Village de Merritton	do 162
Bisset et Donaghy	do 170	do Morrisburg	do 166
Bolduc, T. et W.	do 166	Crevier, A. C.	do 168
Booth, J. R.	do 172	Crowe, W. H.	do 164
Bourgoin et Thibault	do 170	Cummings, J., succes-	Locataire 174
Brannigan, John	do 174	sion de	
Bridges, James	do 164	D'Aoust, A. D.	do 168
Brocklebank, L.	do 164	Darling, S.	do 164
Brodeur, S. A.	do 174	Davey, J., jne.	do 164
Bronson et Weston	do 172	Davis, H. et N.	Locataires 164
Brophy, John	do 174	Davis, Wm., et Fils	do 170-178
Brown et Merritt	do 164	do	Remise 13
Brown et Ross	do 162	Dawson, W.	Locataire 172
Brown, T. F. et Frères	do 164	Delaney, D.	do 172
Brooks, Capit.	8	Delisle, Silfrid	do 170
Bulmer, H., jne et Frères	Locataires 168, 170	Demers, J., et Cie	do 166
Buntin, A.	do 166	Dennie, O. P.	do 166
Burstall, J., et Cie	do 168	Dey Frères	do 170
Butterworth, J. G.	do 170	Dittrick, D.	do 162
Cameron, D.	do 172	Dion, E.	do 166
Cameron, G. M.	do 170	Dobie, Arch.	do 167
Cameron et McInnis	do 166	Dobell, Beckett et Cie	do 168-170
Canada-Atlantique,	do 172	Dobell, H. et Cie,	Amendes 8
Cie de ch. de fer du		Dominion, Cie d'abat. du	Locataires 170
Canada Meat Packing	do 168	do Barb Wire Co.	do 170
Co.		do Bridge Co.	do 170
Canada, Mutuelle, Cie	do 168, 174	do Lime Co.	do 168
de télégraphe		do Cie de télégraphe	do 174
Canadien du Pacifique,	do 170, 172	Donaldson, Andrews et	do 162
Cie du		Ross	
Canaux—Dépenses. Détails des	11	Doran, Wm. M.	do 166
do Revenu	2	Dufresne, O., jne, et Frères	Locataire 170
do Remises	12	Duhamel, L.	do 172
do Statistique	16	Dyer, Cornelius	Acheteur 176
do Tarif	156	Easton, Hiram	Locataire 172

		PAGE.			PAGE.
Easton, Hiram	Amende	9	Keily, Michael	Locataire	172
Ewart, J.	do	8	Kennedy, Philip	do	172
Edwardsburg, Cie d'amidon d'	Locataire	164	Kilroe, Michael	do	172
Ethier, B.	do	170	Kimball, G. H.	Amende	8
Elliott, Fred.	Remise	12	King et Dolan	Locataire	162
Fairgrieve, J. B., et Fils	do	12	Kingston et Montréal, Cie d'expédition	Remises	12
Ferguson, John	Acheteur	176	Kingston, Thomas	Locataire	172
Fillion, P.	do	170	Kirby, R. H.	Amende	8
Fitzgerald, W.	do	8	Lac St-François, Cie de navigation du	Locataires	166, 168
Flack, Frères	Locataires	166	Lakefield Lumber Co.	do	174
Poster, John	Acheteur	176	Larocque, J.	do	166
Poster, Paul	do	176	Lattimore, A.	do	164
Poster, M. J.	Locataire	174	Lattimore, R. F.	do	164
Fox, Albert	do	170	Lattimore, R.	do	170
French, Eusébe	do	166	Laurie, R.	do	162
Frothingham, succession de J.	do	170	Laurie, R. et J.	do	162
Frothingham et Work- man	do	168	Lavender, W.	do	172
Gault, A. F.	Locataire	166	Lebeau, D.	do	174
Gibson, Wm.	do	164	Leduc, Louis	do	166
Gill, Gibbon, capit.	Amendes	9	Lee, Edward	do	164
Gilbert, E. E.	Locataire	164	Laplante, P.	Remise	13
Gillespie, J. C. et J.	do	162	Lésperance, Auguste	Locataire	168
Goher, G.	Amendes	8	Lérroux, D.	Amendes	8
Gonder, H. G.	Locataire	164	do	Remise	13
Gordon, John	do	164	Lieth, A., capit.	Amende	8
Gordon et McKay	do	162	Little, Wm.	Locataire	170
Gould, Ira, et Fils	do	168, 170	Little, C. E.	Amende	8
Graham, John	do	172	London and Canadian Loan Co.	Locataire	172
Graham, capit. R.	Amende	9	Loney et Campbell	do	174
Graham, Joseph	Acheteur	176	Longtin, Onésime	do	166
Grand-Tronc, ch. de f.	Locataire	164, 168	Lybster Cotton Co.	do	162
Graybiel, John	do	164	Masson, H. E.	do	174
G. N.-O., Cie de télégr.	do	174	Malcolmson, John	Remises	12
Grier, A. J.	Locataire	174	do	Amende	8
Hagriès, R.	Amende	8	Maurice, J. A.	do	178
Haney, S. et J.	Locataires	164	Maltby et King	Locataires	168
Havre de Montréal, Commissaires du	do	176	Marks, James	Locataire	172
Hardy, R. E.	Locataire	172	May, G.	do	172
Harris, G. A.	Amende	9	May, Thomas	do	172
Harrison, Henry	Locataire	166	Mead, Eli	do	164
Hartney, H.	do	172	Melanby, Wm.	do	164
Hastey, Robert	do	172	Meloche J.	do	168
Hendershot, Frères	do	164	Merchants' Manufac- turing Co.	do	170
Henderson, Frères	do	170	Merrifield, S.	do	172
Henderson Lumber Co.	do	170	Merrick, Henry	do	172
Heney, John	do	172	Merriton Cotton Co.	do	162
Hickey, Andrew	do	172	Miller, J. B.	Remise	12
Hill John	do	164	Miller, Wm.	Locataire	172
Hingston et Woods	Amendes	8	Miner, Jessie	do	172
Hodge, Andrew	Locataire	166	Moody et Fils	do	164
Hodgins, J. et C.	do	170	Molson, J., jeune	do	166
Hood, W.	do	168	Montréal— Cotton Co.	Locataires	166
Howland, Jones et Cie	do	162	do	Amendes	8-9
Howland, Peleg	do	162	do	Locataire	168
Howlett, veuve A.	do	172	Cie d'entrepôt	do	170
Hughes, T. H.	do	174	Morris, J. A.	do	172
Hull, John	do	174	Morris, W. D.	do	172
Hurteau, Frères	Locataires	168	Morris, George	do	172
Hutchison, William	Locataire	162	Mosely, E. V., et Cie	do	170
Loyers de ch. d'eau et autres—Annexe A.	do	162	Muir, A.	Locataire	162
do	do	162	Municipalité des Iroquois	do	166
do	do	6	Musson, P. H.	Locataire	164
Irvine, J. C.	Locataire	164	Myles et Fils, Thos.	Remise	12
Ives, Wm. et J. T. Est.	Acheteurs	176	McArthur, Donald	Acheteur	176
Jackson, Henry	Locataire	172	McCrorry, P.,	Locataire	170
Jackson, Henry	do	168	McCaffrey, Charles	do	172
Jacques, G. E., et Cie	Locataires	168			
do	Remise	12			
Jarvis, H.	Locataire	162			
Johnson, Wm. et Cie	do	168			
Jones, C. J.	do	162			
Julien, Moïse	do	166			

	PAGE.		PAGE.			
McCloy, Robert	Locataire.....	172	Shaver, Sydney	Locataire.....	166	
McCullough, G. W.	do	170	Shepherd, George	do	172	
McDonald, A.	do	164	Sherwood, A.	do	164	
McDonagh, John	do	162	Simard et Godin	Locataires.....	170	
McDonald, James	do	168	Smith, J. B.	Locataire.....	162	
McDonald, Jas., success.	do	168	Smith, M. A.	do	164	
McFarland et Lemon	Locataires.....	164	Smith, R. C.	do	174	
McFee, Col.	Locataire.....	166	Sud-Est, Compagnie de			
McFee et Cie	do	168	chemin de fer.	do	170	
McGlashen, L.	do	164	Sproule, John et W.	Acheteurs.....	176	
McKay, A. D., et Fils	Remises.....	12	Standard Agency Co.	Locataires.....	170	
do	Amende.....	8	Statistique—Annexe A		16	
McKay, Thos.	Locataire.....	170, 172	Steel, Robert	Locataire.....	166	
McLeary et McLean	Locataires.....	162	Stephen, George	do	166	
McLennan, H.	Locataire.....	168	Sterling, G.	do	170	
McNeil, Neil	do	174	Stormont Cotton Co.	Locataires.....	166	
McPhee et Cie, Alex.	Locataires.....	174	Saint-Amour et Cie	Locataire.....	166	
McPherson et Weir	do	162	Cie de tramways	Locataires.....	162	
McRae et Cie, J. W.	do	170	Cie de pouv. hydraul.	do	162	
Neelon, S.	do	162	Cie de gaz de Sainte-	do	162	
Neville, John	do	172	Catherine et du canal			
Norris et Neelan	do	162	Welland			
Norris, James	Locataire.....	162	Ste-Catherine et Niag.	do	162	
O'Caïn, James	do	170	Cent., Ciede ch. de fer			
O'Donnell, Patrick	do	172	Saint-Denis, B.	Amendes.....	8	
O'Gilvie et Cie, A. W.	Locataires.....	168	St-Laurent et Ottawa,	Locataires.....	172	
O'Keefe, P.	Locataire.....	164	Cie du ch. de fer du			
O'Neill, R.	Amende.....	9	Swayze, Caleb	Locataire.....	164	
Ottawa Canoe Club	Locataire.....	170	Tait, G. et W.	do	168	
Ouellette, E., et Cie	do	170	Tanner, A. W.	do	176	
Page et Cie, C. J.	do	164	Tarif.....		148	
Page, Thos.	do	162	Taylor, John	Locataire.....	174	
Papineau, N.	do	166	Comité temporel de	do	172	
Paradis, N.	do	170	l'église Saint-André			
Pariseau, D.	do	170	Tett, J. B. et B.	do	172	
Patterson, Mme H.	do	172	do	Remise.....	13	
Patenaude, capit.	Amende.....	8	Thatcher, J. L.	Amende.....	9	
Payne, Josiah	Locataire.....	172	Thorp et Cie	Remise.....	12	
Pease, D. B.	do	166	Thorold W. & C. Co.	Locataire.....	162	
Peck, Benny et Cie	do	168	Péages sur les canaux		148	
Permanent Loan Co.	do	166	Toronto Paper Co.	Locataires.....	166	
Phelps, Frères	Locataires.....	164	Towers, Thomas	Locataire.....	162	
Phelps, Calvin	Locataire.....	162	Trempé, O.	Locataires.....	166	
Pierce, J. C., et Fils	Locataires.....	170	Tuttle, Date et Rodden	do	162	
Pillow, Hersey et Cie	do	168	Valleyfield Canning Co	do	166	
Poitras, F. X.	Locataire.....	166	do	Cie d'éclair-	168	
Port-Robinson, Cie du	do	164	rage à l'électricité			
bassin de radoub			Vieau, S.	do	168	
Poulin, P.	do	166	Navires, tonnage et Classifiés.		136	
Pour et Fraser	Remise.....	13	nationalité des			
Powell, Wm	Locataire.....	172	do	do	Passés par les canaux.....	141
Ranney, John L.	do	162	Wade	Amende.....	8	
Rees, John F.	do	162	Wallace, George	Locataire.....	164	
Remises	do	12	Walsh, R. N.	do	166	
Reid, John	do	164	Walthe, S., et Cie	do	164	
Ready, R.	do	170	Walton, F. T.	do	162	
Revenu		2	Ward, J. R.	Remise.....	13	
Richelieu, Ciedenavig.	Locataire.....	168	Ward, W. H.	Locataire.....	162	
C. Richard	Amendes.....	8	Ward, R., success. de	do	172	
Rickey, George	Locataire.....	172	Warren-Scarff Asphalt	do	170	
Riendeau, H.	do	170	Paving Co.			
Riordan, J.	do	162	Wattie, James	do	166	
Robertson, A. M.	Remise.....	12	Weatherly, S. J.	do	164	
Rolston et Haskins	Locataires.....	162	Webster, W. J.	do	174	
Rose, H. A.	Locataire.....	164	Welland, canal—			
Ross, J. H.	do	166	Remise.....		12	
Ross et Cie	Amende.....	9	Cie de ch. de fer	Locataire.....	164	
Rourk, John	Locataire.....	174	Cie de prêt	do	162	
Rowland, Wm	do	172	Whealey, W. H.	do	172	
Royal Electric Co.	do	168	White, A. C.	do	172	
Salvail, D. W.	Remise.....	13	White, F. O.	do	164	
Sandford, F.	Locataire.....	174	Whitman et Barns, Cie	do	162	
Scholfield, A. K.	do	164	manufaciurière			
Scholfield, W.	do	162	Wiggle, capit. N. J.	do	162	
Commissaires d'écoles	do	166	Wilson, Chas. E.	do	166	
Scott, Wm et Alex.	Acheteurs.....	176	Wilson, Jas.	do	162	

		PAGE.			PAGE.
Wilson, J., jeune	Locataire.....	168	Wood, W. D. et G. C.	Locataire.....	166
Wilson, John H.	do	162	Wood et Green	do	162
Wood, A.	do	172	Wright et Duncan	do	164
Wood, J. et C. H.	do	166	Young, H. A.	Remises.....	12

Supplément du rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1892.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1892



OT T A W A

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

1893

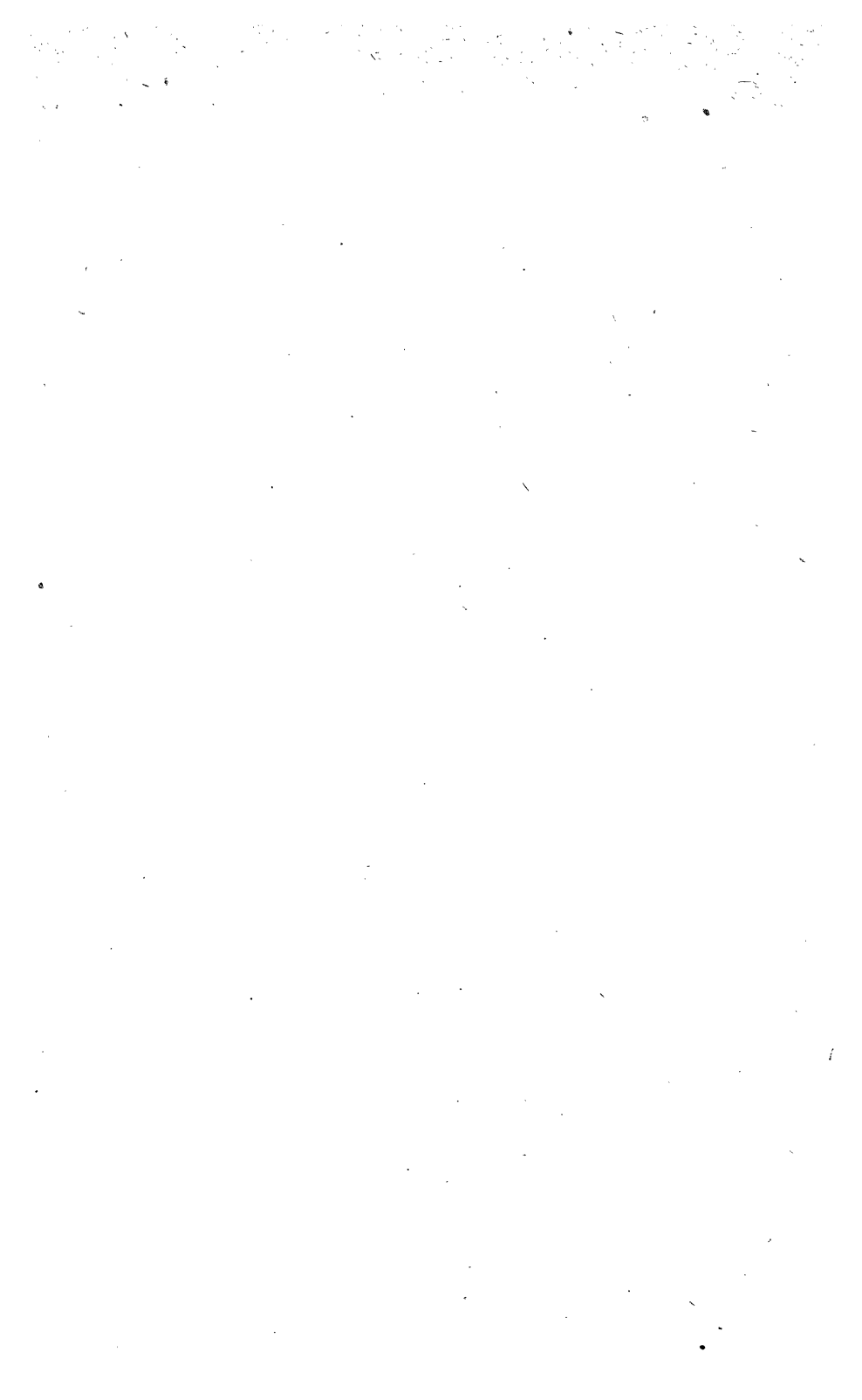


TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
RAPPORT de Collingwood Schreiber, ingénieur en chef.....	1
	PAGES.
	1 à 13
Taux du fret.....	14 à 19
	20 à 37
	PAGE.
Tonnage de certains articles transportés sur tous les canaux de l'Etat de New-York.....	38
do do do le canal Welland.....	40
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié.....	42
do do acquittés à Oswego, en transit par le canal Erié.....	43
do do acquittés à la descente sur le canal Welland.....	44
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.....	45
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer.....	46
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains.....	47
do des gros navires allégés à Port-Colborne.....	51
do du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal.....	57
do do à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié.....	59
do do à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains.....	61
do des navires et leurs cargaisons de grain de ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal, la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal.....	63
do de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.....	65
Etat comparatif de la quantité de grain transporté à Kingston pour 1891 et 1892.....	68
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et par navires..	68
do de la quantité de houille passée par le canal Welland.....	69
do do les canaux du Saint-Laurent.....	69
do de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario et quantité aux ports des Etats-Unis.....	70
Récapitulation.....	08
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.....	83
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1891 et 1892.....	84
do de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1891 et 1892.....	86
	PAGES.
Statistique du trafic sur les canaux.....	88 à 148
Tarif.....	149 à 163

N° DU TABLEAU.

	PAGE.
7 Canal Welland, détails du trafic, par ordre alphabétique.....	88
8 do do d'entier parcours par ordre alphabétique.....	92
9 do do du trafic local do.....	96
10 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic do.....	100
11 do do d'entier parcours par ordre alphabétique.....	114
12 do do du trafic local do.....	108

Statistique des canaux.

N° DU TABLEAU.

	PAGE.
13 Canaux de l'Ottawa, détails du trafic, par ordre alphabétique.....	112
14 Canal Chambly do do	116
15 Canal Rideau do do	119
16 Canal Saint-Pierre do do	122
17 Canaux de la Vallée de la Trent, détails du trafic, par ordre alphabétique.....	123
18 Canal Murray, détails du trafic, par ordre alphabétique.....	126
19 Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes...	131
20 Tableau sommaire du trafic sur les canaux ci-dessus.....	136
21 Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux.....	142
22 Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux.	144
22½ Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux.....	148
23 Tarif.....	150

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 27 avril 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter la statistique des opérations des canaux pour l'année 1892.

Les tableaux ont été compilés et les renseignements recueillis par M. Teakles, employé très soigneux, très laborieux et très fidèle, de sorte que je considère qu'on peut les accepter comme étant dignes de confiance et exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

A. M. J. A. BALDERSON,

Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

RECETTES.

Les recettes totales, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau durant deux années, se divisent comme suit :—

Pour 1891.....	\$350,351 97
1892	358,711 04

Si l'on compare la statistique de 1891 à celle de 1892, on remarque que les recettes brutes accusent une augmentation de \$8,359.07.

Voici quelles sont les augmentations et les diminutions :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland.....		\$ 3,925 38
Sur les canaux du Saint-Laurent.....	\$ 7,471 32	
Sur le canal Chambly.....	1,445 97	
Sur le canal Rideau		646 75
Sur les canaux de l'Ottawa....	2,626 29	
Sur le canal Saint-Pierre.....	1,374 10	
Sur les canaux de la Vallée de la Trent....	98 28	
Sur le canal Murray.....		84 76
Total.....	\$13,015 96	\$ 4,656 89
Augmentation totale	\$ 8,359 07	

Statistique des canaux.

Ces chiffres subissent quelque peu une modification par les remises faites en vertu d'arrêts du conseil dont il est ci-après parlé.

Il a été remboursé, pour péages sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent, sur du grain en 1891, une somme s'élevant à \$49,834.98, et en 1892, \$40,030.83, y compris la somme de \$1,279.62, soit le remboursement de péages du canal Welland sur du blé qui a été moulu et dont la farine a été expédiée en dehors du pays, ce qui fait une augmentation réelle de recettes, pour 1892, de \$18,163.22

Pour se rendre à la requête réitérée des expéditeurs de Montréal, qui demandaient la continuation de la réduction des péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général, le 4 avril 1892, a autorisé une remise des péages de canaux, comme suit, savoir:—

Qu'il soit fait une remise d'une partie des péages de canaux perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal ou jusqu'à un port quelconque à l'est de Montréal, chaque fois que les dits produits qui ont ainsi passé sont exportés, et dans ce cas seulement.

Que cette remise soit telle qu'elle réduise les péages à deux cents par tonneau des dits produits ou d'aucun d'eux, et que les conditions de cette remise soient les suivantes:—

Qu'on établira que les produits susdits, au compte desquels on pourra réclamer la réduction des péages, ont été primitivement expédiés en destination de Montréal ou d'un port quelconque à l'est de Montréal, et qu'ils ont été transportés jusqu'à Montréal ou à un port quelconque à l'est de Montréal, et véritablement expédiés en dehors du pays.

Que le droit à cette réduction ne se perdra pas à raison d'un transbordement intermédiaire, pourvu que le lieu de ce transbordement se trouve dans les limites du Canada.

Que le droit à cette réduction s'étendra à toute partie quelconque de cargaisons déchargées à Port-Colborne et réexpédiées à Port-Dalhousie, ainsi qu'aux chargements des produits susnommés expédiés de tout port canadien sur le lac Ontario.

Que le versement de la somme à rembourser se fasse, de temps à autre, à mesure que les cargaisons des dits produits sont expédiées, pour l'exportation, de Montréal ou d'un port à l'est de Montréal.

Que cet arrêt du conseil ne reste en vigueur que pour la présente année 1892.

L'arrêt du conseil du 15 juillet 1892 a fait cette remise applicable aux susdits produits lorsqu'ils sont expédiés d'un port du lac Ontario.

En 1892, il est passé 195,224 tonneaux de grain par le canal Welland, qui ont été transbordés dans des ports canadiens pour Montréal, et exportés du pays, et sur lesquels il a été fait une remise de 18 cents le tonneau, au compte des péages du canal Welland, cette remise s'élevant à \$35,140.32.

QUANTITÉ DE GRAIN QUI EST DESCENDUE PAR LE CANAL WELLAND.

Voici quelle a été la quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de sarrasin qui, partie de ports à l'ouest de Port-Colborne, est descendue le canal Welland durant une période de onze années :—

QUANTITÉ QUI A PASSÉ POUR MONTRÉAL.		QUANTITÉ POUR LAQUELLE LES PÉAGES ENTIERS ONT ÉTÉ PAYÉS.	
		A des ports dans l'Ontario.	Quantité de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1882.....	180,694	.....	63,881
1883.....	136,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	228,513	16,899	245,932
1891.....	* 295,509	6,805	202,710
1892.....	† 261,954	8,942	201,540

Une remise de 10 cents par tonneau a été accordée pour du grain qui est descendue le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, à compter de 1884 jusqu'en juin 1885, et de 18 cents le tonneau à compter du premier juillet 1885 jusqu'au mois de décembre 1891, et de 18 cents le tonneau sur la quantité qui est passée jusqu'à Montréal et qui a été exportée du pays en 1892.

Dans le cours des derniers dix ans la quantité de produits agricoles qui est descendue le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, a augmenté de 186,814 tonneaux à 261,954 tonneaux; et la quantité partie de ports des Etats-Unis pour des ports des Etats-Unis, qui a descendue le canal Welland, a augmenté de 121,876 à 201,540 tonneaux.

Voici, d'après les rapports, quelle a été la quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, durant une période de 11 années :—

	Tonneaux.
Pour 1882	75,026
1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680

* Sur cette quantité 17,817 tonneaux de maïs et de blé ont été transbordés à Ogdensburg.

† Sur cette quantité 4,341 tonneaux de blé ont été transbordés à Ogdensburg.

Statistique des canaux.

La quantité des mêmes produits qui a passé par les canaux du Saint-Laurent, dans toute leur longueur jusqu'à Montréal, durant la même période, se répartit comme suit:—

	Tonneaux.
Pour 1882	230,055
1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899

Voici un état comparatif de la quantité de grain expédié par la route du Saint-Laurent, et par chemin de fer et par eau, *via* l'État de New-York.

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉ À DES PORTS MARITIMES PAR DES ROUTES EN CONCURRENCE.

Voici quelle a été la quantité de grain et de pois qui a descendu les canaux du Saint-Laurent, dans toute leur longueur, jusqu'à Montréal:—

	Tonneaux.
Pour 1891	320,434
1892.....	302,899
Soit une diminution de.....	17,535

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand-Tronc, se répartit comme suit:—

	Tonneaux.
Pour 1891.....	184,410
1892.....	291,680
Soit une augmentation de.....	107,270

La quantité de grain arrivée à la mer par les canaux de New-York, est comme suit:—

	Tonneaux.
Pour 1891.....	1,055,278
1892.....	899,313
Soit une diminution de.....	155,965

Voici, d'après les rapports, quelle a été la quantité de grain transportée à la mer par les chemins de fer de New-York:—

	Tonneaux.
Pour 1891.....	2,356,660
1892.	4,515,041
Soit une augmentation de.....	2,158,381

Les augmentations et les diminutions, de 1892, comparées à celles de 1891, pour les diverses routes qui se font concurrence pour le commerce de transport jusqu'au littoral, se classent comme suit :—

	Augmenta- tion.	Diminution.	Augmenta- tion.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Pour cent.	Pour cent.
Par les canaux du Saint-Laurent		17,535	.....	5.48
do chemins de fer Pacifique et Grand-Tronc.....	107,270		58.16	.....
do canaux de New-York.....		155,965		14.78
do chemins de fer de New-York.....	2,158,381		91.58	.....

Si l'on conseille l'annexe U, on verra que la quantité de fret qui a passé des ports à l'ouest de Port-Colborne à des ports des États-Unis, sur la rive sud du lac Ontario, a augmenté de 175,455 tonneaux en 1883 à 330,403 tonneaux en 1892; et la quantité venue à des ports de l'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a diminué de 184,502 tonneaux en 1883 à 69,886 tonneaux en 1892. La quantité qui a descendu à Montréal a augmenté de 205,394 tonneaux en 1883 à 267,485 tonneaux en 1892.

TRANSBORDEMENT DU GRAIN.

La quantité de grain qui a descendu le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et dans des vaisseaux américains, durant les sept dernières années, se répartit comme suit :—

Par des vaisseaux canadiens, il est passé, en—

	Tonneaux.
1886, 244 cargaisons représentant une quantité collective de...	143,330
1887, 284 do do	178,233
1888, 182 do do	143,025
1889, 208 do do	165,117
1890, 203 do do	184,275
1891, 209 do do	190,664
1892, 158 do do	159,018

Par des vaisseaux américains, il est passé en—

	Tonneaux.
1886, 97 cargaisons, représentant une quantité collective de...	62,222
1887, 19 do do	12,477
1888, 60 do do	43,667
1889, 114 do do	108,358
1890, 35 do do	35,560
1891, 77 do do	90,153
1892, 89 do do	109,812

En 1892 deux vaisseaux canadiens ont transporté leurs cargaisons de 924 tonneaux, sans transbordement, jusqu'à Montréal, contre trois en 1891 contenant 1,441 tonneaux, et trois en 1890 contenant 1,281 tonneaux.

En 1892 vingt-cinq vaisseaux canadiens ont allégé leur cargaison à Kingston, contre 44 en 1891, et 63 en 1890.

Deux cent vingt ont déchargé la totalité de leur cargaison à Kingston en 1892, contre 293 en 1891, et 172 en 1890.

Statistique des canaux.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1892 et dans le cours des trois années précédentes est indiquée plus bas. Le nombre total de vaisseaux chargés de grain qui ont allégi leur cargaison à ce port a été de 71 en 1892, contre 81 en 1891 :—

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	37,222	4,310	16,665	68,736
Maïs.....	254,690	773,687	482,802	576,289
Seigle.....	Rien.	Rien.	1,330	2,467
Avoine.....	8,218	44,294	130,276	102,529

La quantité de grain déchargée à ce port de vaisseaux qui n'ont pas entré dans le canal, se répartit comme suit :—

Variété.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé.....	8,608	Rien.	16,628	Rien.
Maïs.....	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.
Seigle.....	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.
Avoine.....	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.

La quantité totale de fret qui a été transportée par le canal Welland en 1892, s'est élevée à 955,554 tonneaux ; sur cette quantité 929,946 tonneaux étaient du fret direct, et 25,608 du fret de cabotage.

CANAL WELLAND.

Fret en destination de l'est et de l'ouest.

Il est passé 685,348 tonneaux de fret en destination de l'est et 270,206 en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé le canal Welland d'un bout à l'autre, en 1892, a été de 929,946 tonneaux.

Sur cette quantité 263,60 tonneaux étaient en destination de l'ouest et 666,266 tonneaux en destination de l'est.

Sur la quantité de grain dirigée vers l'est, les vaisseaux canadiens ont transporté 245,739 tonneaux et les vaisseaux américains 420,527 tonneaux ; et sur la quantité en destination de l'ouest, les vaisseaux canadiens ont transporté 22,267 tonneaux et les vaisseaux américains 241,413 tonneaux.

Sur la quantité totale de fret direct, les vaisseaux canadiens ont transporté 268,006 tonneaux et les vaisseaux américains 661,940 tonneaux.

La quantité totale de fret qui a passé dans les canaux du Saint-Laurent en 1892 a été de 966,755 tonneaux. Sur cette quantité 518,273 tonneaux étaient du fret direct, et 448,482 du fret de cabotage.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret qui a passé par les canaux en 1872, 720,580 tonneaux étaient en destination de l'est et 246,175 tonneaux en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret direct a été de 518,273 tonneaux ; sur cette quantité 486,314 tonneaux étaient en destination de l'est et 31,959 en destination de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret de cabotage, 234,266 tonneaux étaient en destination de l'ouest.

TRAFFIC DIRECT ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret qui a passé en destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Érié à Montréal, durant douze années, se répartit comme suit :—

	Vers l'est jusqu'à Montréal. Tonneaux.	Vers l'ouest, jusqu'à Montréal. Tonneaux.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452

FRET DE PORTS AMÉRICAINS À DES PORTS AMÉRICAINS.

La quantité totale de fret qui a passé en destination de l'est et de l'ouest, par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, durant une période de douze années, se répartit comme suit :—

	Vers l'est. Tonneaux.	Vers l'ouest. Tonneaux.	Total.
1881.....	96,266	97,907	— 194,173
1882.....	110,286	172,520	— 282,806
1883.....	174,912	257,699	— 432,611
1884.....	163,998	243,081	— 407,079
1885.....	168,212	216,297	— 384,509
1886.....	244,916	239,562	— 484,478
1887.....	189,427	151,074	— 340,501
1888.....	221,062	213,689	— 434,751
1889.....	297,353	266,231	— 563,584
1890.....	318,259	215,698	— 533,957
1891.....	306,257	247,543	— 553,800
1892.....	300,733	240,332	— 541,065

La quantité totale de fret qui a passé par le canal Welland, de ports américains en destination de ports américains, accuse une diminution de 12,735 tonneaux sur la quantité de l'année précédente ; et une augmentation de 346,892 tonneaux sur 1881.

Statistique des canaux.

Statistique comparée des diverses routes américaines.

On a continué jusqu'à cette date la statistique comparée qu'on a donnée jusqu'ici relativement aux quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et aux quantités de ceux transportés par des routes américaines, en concurrence avec le canal.

Si l'on consulte l'état H, concernant les aliments légumiers transportés vers le littoral, on remarquera que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 937,999 tonneaux en 1892, contre 1,092,355 en 1891, et 1,167,901 en 1890.

La quantité d'aliments légumiers transportée par les chemins de fer New-York Central, Erié et New-York, West Shore et Buffalo, se répartit comme suit :—

	Tonneaux.		Tonneaux.
En 1892.....	5,913,013	En 1885.....	4,105,594
1891.....	3,565,381	1884.....	3,639,805
1890.....	4,336,199	1883.....	4,422,461
1889.....	3,654,984	1882.....	3,888,557
1888.....*	3,197,634	1880.....	4,732,385
1887.....	3,847,766	1869.....	1,087,809
1886.....	3,802,262		

Les chiffres qui suivent sont un extrait des quantités d'aliments légumiers transportées vers le littoral par les canaux et les chemins de fer de l'État de New-York, dans le cours de vingt-deux années.

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportions par canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869.....	1,302,613	1,087,809	2,390,342	545
1870.....	1,295,010	1,766,457	3,061,467	423
1871.....	1,850,198	2,205,589	4,055,787	456
1872.....	1,674,320	1,870,614	3,544,934	472
1873.....	1,745,171	2,036,992	3,782,163	461
1874.....	1,767,598	2,791,517	4,559,115	387
1875.....	1,305,550	2,343,241	3,648,791	357
1876.....	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877.....	1,498,984	2,493,683	3,992,667	375
1878.....	1,912,734	3,695,764	5,608,498	341
1879.....	1,833,399	4,353,617	6,187,016	296
1880.....	2,371,090	4,732,385	7,103,475	333
1881.....	1,116,561	4,983,722	6,100,283	183
1882.....	1,118,776	3,885,557	5,004,333	223
1883.....	1,379,000	4,422,461	5,801,461	237
1884.....	1,236,986	3,639,805	4,876,791	253
1885.....	1,063,310	4,105,594	5,168,904	205
1886.....	1,489,886	3,802,262	5,292,148	281
1887.....	1,539,403	3,847,766	5,387,169	285
1888.....	1,166,958	3,197,734	4,364,692	267
1889.....	1,296,896	3,654,984	4,951,880	262
1890.....	1,167,901	4,336,199	5,504,100	212
1891.....	1,092,355	3,565,381	4,657,736	234
1892.....	937,999	5,913,013	6,851,012	137

*Farine et grain uniquement.

Voici quelle est la quantité totale de fret qui a passé par les diverses divisions de canaux en 1892 :—

	Animaux de ferme.	Bois de la forêt et leurs produits.	Manu- factures.	Marchan- dises.	Produits agricoles.	Total.
Welland	92	140,175	15,182	271,536	528,569	955,554
Saint-Laurent	913	112,523	51,052	337,595	464,672	966,755
Chambly	255	162,216	3,833	96,370	8,092	270,766
Ottawa	1,070	628,449	320	8,010	9,162	647,011
Rideau	33	73,443	2,916	16,154	3,820	96,366
Saint-Pierre		4,572		41,684	12,786	59,042
Murray	52	6,203	660	3,057	3,757	13,729
Vallée de la Trent		22,317	26	170		22,513

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 955,554 tonneaux, dont 528,569 tonneaux étaient des produits de la ferme.

La quantité totale de fret qui a passé par les canaux du Saint-Laurent a été de 966,755 tonneaux, dont 464,672 tonneaux étaient des produits de la ferme et 337,595 tonneaux de la marchandise.

La quantité totale de fret qui a passé par les canaux de l'Ottawa a été de 647,011 tonneaux, dont 628,449 étaient le produit de la forêt.

La quantité totale de fret qui a passé sur tous les canaux en 1892 a été de 3,031,736 tonneaux.

DE NORVÈGE À CHICAGO.

Durant le mois de mai, le steamer *Wergerland*, de Bergen, Norvège, a remonté les canaux du Saint-Laurent et de Welland, avec une cargaison de poisson venant de la Norvège pour Chicago, et il est revenu le 6 juin avec une cargaison composée de 176 tonneaux de farine, 294 tonneaux de blé et 29 tonneaux de viande.

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX, *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'État de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'État, je constate que le tonnage total du fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'État ont transporté:—

	Pour 100.		Pour 100.
En 1859.....	68·9	En 1881.....	18·5
1869.....	47·0	1882.....	19·0
1870.....	38·9	1883.....	18·7
1871.....	38·9	1884.....	19·0
1872.....	40·1	1885.....	17·1
1873.....	34·9	1886.....	16·9
1874.....	31·7	1887.....	16·3
1875.....	28·4	1888.....	18·8
1876.....	24·6	1889.....	15·1
1877.....	28·3	1890.....	13·9
1878.....	27·1	1891.....	13·4
1879.....	23·7	1892.....	9·8
1880.....	25·1		

Statistique des canaux.

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer était, en 1892, de 5,094,390 tonneaux plus considérable que la quantité transportée en 1891, et accusait une augmentation de 31,165,395 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :—

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982

Prix moyen du fret du grain de Chicago à Buffalo :—

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878.....	3·1	1887.....	4·1
1879.....	4·7	1888.....	2·7
1880.....	5·7	1889.....	2·5
1881.....	3·2	1890.....	1·9
1882.....	2·5	1891.....	2·5
1883.....	3·5	1892.....	2·2
1884.....	2·1		
1885.....	2·0		
1886.....	3·6		
		Moyenne pour quinze années.....	3·1

Prix de la main-d'œuvre par vaisseau, de \$3.50 à \$4.00 par 100 boisseaux.

“Le blé a été expédié de Duluth à Kingston, Ontario, en 1888, à raison de $6\frac{1}{4}$ à $7\frac{3}{4}$ cents; en 1888, à raison de 4 à 5 cents; en 1889, à raison de —; en 1890, à raison de $5\frac{3}{4}$, $5\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{4}$, 4 cents; en mai 1891, à raison de $3\frac{3}{4}$, $3\frac{1}{2}$, 3, $2\frac{1}{2}$ cents; en juin, à 3 cents; et le 25 juillet, à $2\frac{1}{2}$ cents; et en 1892, à raison de 5 cents en avril; $5\frac{1}{4}$ en mai; 4 cents en juin; $4\frac{1}{2}$ en juillet; 3 cents en août; et 6, $6\frac{1}{4}$ en octobre, par boisseau.”

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Voici l'état comparatif qui indique le trafic par le canal du Sault Sainte-Marie, en 1891 et 1892 :—

Items.	1891.	1892.
Vapeurs et voiliers.....	nombre. 10,191	12,580
Eclusages.....	" 4,891	5,867
Tonnage, inscrit.....	ton. nettes 8,400,385	10,647,203
do fret.....	" 8,888,759	11,214,333
Passagers.....	nombre. 26,190	25,896
Houille.....	ton. nettes 2,507,532	2,904,266
Farine.....	barils. 3,780,143	5,418,135
Grain.....	boisseaux. 39,848,674	42,661,470
Fer fabriqué et en gueuse.....	ton. nettes 69,741	59,772
Sel.....	barils. 234,528	41,748
Cuivre.....	ton. nettes 69,190	64,993
Minéral de fer.....	" 3,560,213	4,901,132
Bois.....	pieds. 366,305,000	512,844,000
Minéral d'argent, d'or.....	ton. nettes 1,731	1,930
Pierre de construction.....	" 44,080	39,698
Fret non classé.....	" 417,039	459,146
Valeur totale des articles, 1886.....	\$ 69,080,071	95
do do 1887.....	79,031,757	78
do do 1888.....	82,156,019	97
do do 1889.....	83,732,527	15
do do 1890.....	102,214,948	70
do do 1891.....	128,178,208	51
do do 1892.....	135,117,267	10

CANAL ÉRIÉ.

Le rapport de M. Hannan, surintendant des travaux publics, Albany, contient ce qui suit sur le trafic du canal Erié, en 1892.

TONNAGE.

“ Le nombre total de tonneaux de fret transportés par les canaux de cet État en 1892, a été de 4,281,995 tonneaux, et ce fret se composait des divers articles ci-après décrits :—

Produits de la forêt.....	Tonneaux. 1,249,381
Agriculture.....	1,038,851
Manufactures.....	125,781
Marchandises.....	292,468
Autres articles.....	1,575,514
Total.....	4,281,995

“ Sur la quantité totale 2,404,484 tonneaux étaient du fret direct, et 1,877,511 du fret de cabotage ; 2,986,070 tonneaux sont allés à l'est et 1,295,925 à l'ouest.

“ Si l'on compare le tonnage de 1892 à celui de 1891, on constate une diminution de 281,447 tonneaux, qui peut s'expliquer par le fait que les chemins de fer ont amélioré leur matériel d'équipement à un tel point qu'ils peuvent transporter du fret à aussi bon marché par voie ferrée qu'on peut le faire par canaux. Il en est particulièrement ainsi pour des articles comme le grain, la pierre, l'argile, la houille (anthracite et bitumineuse), le minéral de fer et autres minéraux, lesquels, avec le bois, représentent 90 pour 100 des articles habituellement transportés par les canaux.

Statistique des canaux.

“ Dans le rapport annuel que j'ai présenté à la législature en 1891, j'ai attiré l'attention sur les améliorations faites par les chemins de fer en les mettant en regard des améliorations exécutées aux canaux de cet État durant les dernières années. Ce que je disais alors a été depuis corroboré par le fait que les chemins de fer ont pu transporter du fret à un taux qui n'aurait pas été profitable pour les bateliers des canaux, et, en conséquence, le canal n'a pas eu sa part du commerce de transport.

“ Il en a été ainsi au commencement de la saison de la navigation, et cet état de choses s'est continué durant deux mois. Les moissons et les expéditions de grain au littoral qui s'ensuivirent, rendirent les prix plus rémunérateurs pour les bateliers, et le volume du trafic augmenta.

“ On remarquera, cependant, qu'à mesure que les améliorations des chemins de fer se perfectionnent, le tonnage des chemins de fer augmente, tandis que le trafic des canaux subit une diminution plus ou moins considérable.

“ Voici quel est le tonnage des canaux et des principales lignes de chemin de fer, chaque année, depuis l'abolition des péages sur les canaux :—

Année.	Canaux.	Chemin de fer New-York Central.	Chemin de fer Erié.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1883.....	5,664,056	10,892,440	13,610,623
1884.....	5,009,488	10,212,418	16,219,598
1885.....	4,731,784	10,733,499	10,253,489
1886.....	5,293,982	12,636,435	18,668,235
1887.....	5,553,805	14,531,726	13,949,260
1888.....	4,942,948	15,162,812	15,174,009
1889.....	5,370,369	15,011,541	15,084,132
1890.....	5,246,102	16,108,441	16,269,656
1891.....	4,563,472	16,621,567	17,339,140
1892.....	4,281,995	20,721,752	18,334,716

AMÉLIORATIONS.

“ Quelles sont les améliorations qu'on peut faire au canal de manière à faire face à ses besoins et à le mettre sur un pied qui lui permette de rivaliser avec d'autres voies de transport, afin de continuer son utilité comme grand régulateur du fret et le mettre dans un état tel qu'il restera un avantage pour la population de l'État ? Cette question a agité les esprits ingénieux d'un grand nombre de personnes. Divers moyens ont été proposés et étudiés. Entre autres, un moyen consistait à agrandir les écluses de manière à permettre à deux vaisseaux d'entrer à la fois, économisant ainsi des dépenses aux bateliers en leur permettant de remorquer deux bateaux, d'employer moins de chevaux et d'hommes, et en abrégant le temps du transport entre Buffalo et la mer. On a fait l'essai de cette amélioration, et bien qu'elle ait été avantageuse elle est encore insuffisante.

“ Il y a aussi deux autres propositions, l'une consiste à augmenter la rapidité par un pouvoir autre que les chevaux, et l'autre à augmenter la capacité des bateaux soit en creusant le canal ou en exhausant ses rives, ce qui lui permettrait d'obtenir une plus grande profondeur d'eau.

“ Le creusage du canal exigerait un emploi considérable de fonds, car il faudrait le reconstruire d'un bout à l'autre. La proposition d'élever les berges serait la plus

praticable des deux, car on pourrait utiliser les constructions actuelles en augmentant leur hauteur. L'autre proposition consiste à développer le pouvoir moteur et augmenter ainsi la rapidité des bateaux; cette idée devrait être favorablement examinée. Le pouvoir à mettre à l'étude est l'électricité, car les grandes facilités naturelles pour produire ce pouvoir le long de la ligne du canal sont très favorables."

Les états détaillés ordinaires qui expliquent les diverses questions relatives au commerce de transport sont ci-annexés.

(Des rapports de Geo. F. Stone, secrétaire, chambre de commerce de Chicago.)

QUANTITÉ et valeur des exportations de Chicago au Canada, par les lacs, 1892.

	VAISSEAUX AMÉRICAINS.		VAISSEAUX CANADIENS.		TOTAUX.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Blé	1,453,677	1,077,964 48	641,562	494,153 75	2,095,239	1,572,118 23
Maïs	1,502,528	712,679 03	748,566	377,647 59	2,251,094	1,090,326 62
Avoine	35,925	11,855 00			35,925	11,855 00
Seigle	156,870	123,792 60	181,780	132,418 97	338,650	256,211 57
Lin	31,675	32,774 08			31,675	32,774 08
Mil.			141	185 00	141	185 00
Farine			1,795	8,000 00	1,795	8,000 00
Farine d'avoine.	50	150 00			50	150 00
Lard	50	612 50			50	612 50
Bœuf	20	142 50	709	6,950 00	729	7,092 50
Saindoux	20	235 12			20	235 12
Marchandises génér. Colis.			87	870 00	87	870 00
Valeur totale.		1,960,205 31		1,020,225 31		2,980,430 62

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1892.

Expédié à	MAÏS.		AVOINE.		BLÉ.	SEIGLE.	TOTAUX.
	Exportation.	En transit.	Exportation.	En transit.	Exportation.	Exportation.	
Christiansand, Norvège et Suède	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Collingwood, Ont.		21,519			9,800		9,800
Kingston, Ont.	1,786,202				2,041,002	230,246	21,519
Midland, Ont.	265,917	1,179,286	35,925	465,193			4,057,450
Montréal, Qué.	107,662				44,437	108,404	1,946,320
Point Edward, Ont.		595,003		212,607			260,503
Prescott, Ont.	66,313						807,610
Sarnia, Ont.		395,936		1,016,391			66,313
Toronto, Ont.	25,000						1,412,327
Totaux	2,251,094	2,191,744	35,925	1,694,191	2,095,239	338,650	25,000
							8,606,843

Statistique des canaux.

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LE LAC ET LE CANAL ÉRIÉ.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston, et à Montréal, par vapeur; aussi à New-York par le lac et le canal Érié, durant chaque semaine de la navigation en 1892:—

(Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.)

SEMAINE EXPIRÉE	À BUFFALO.		À KINGSTON.		À MONTRÉAL (VAPEUR).		CANAL ÉRIÉ, BUFFALO À NEW-YORK.		CHICAGO À NEW-YORK, LAC ET CANAL, Y COMPRIS LES PRIX DE BUFFALO.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
16 avril.	3 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30 do.	2 $\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 mai.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28 do.	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4 juin.	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 do.	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18 do.	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2 juillet.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16 do.	2	1 $\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 do.	2 $\frac{1}{2}$	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30 do.	2 $\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6 août.	2	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 do.	2 $\frac{1}{2}$	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27 do.	2 $\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 sept.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er oct.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5 nov.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26 do.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3 déc.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par William Thurstone, secrétaire de la bourse des marchands de Buffalo.

ÉTAT qui indique les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo en 1892.

1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.	1892.	Blé, boisseau.	Maïs, boiss.
	cts.	cts.		cts.	cts.
4 avril	3	2 $\frac{3}{4}$	27 juillet	2	1 $\frac{3}{4}$
6 do	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	1er août	2 à 2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$ à 2
8 do	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$	2 do	2 $\frac{1}{4}$	2
9 do	2 $\frac{1}{4}$	2	5 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
11 do	2	.....	11 do	2 $\frac{3}{8}$ à 2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
12 do	2	1 $\frac{3}{4}$	12 do	2 $\frac{1}{4}$	2
18 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	9 sept	2 $\frac{1}{4}$	2 à 2 $\frac{1}{4}$
20 do	1 à 1 $\frac{1}{4}$	1	10 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
21 do	1	1	24 do	2 $\frac{1}{4}$	2
22 do	1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{3}{8}$	1 à 1 $\frac{1}{4}$	10 octobre	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{4}$
23 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	11 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
26 do	2	1 $\frac{3}{8}$	19 do	2 $\frac{1}{4}$	2
29 do	2 $\frac{1}{4}$	2	2 nov.	2 $\frac{3}{8}$ à 2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
5 mai	2	1 $\frac{3}{4}$	4 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
21 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	5 do	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{8}$
26 do	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	11 do	3	2 $\frac{3}{4}$
6 juin	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	12 do	2 $\frac{3}{4}$ à 3	2 $\frac{1}{2}$
11 do	2	1 $\frac{1}{2}$	14 do	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$
30 do	1 $\frac{3}{8}$ à 2	1 $\frac{1}{4}$	15 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
1er juillet	2	1 $\frac{3}{4}$	17 do	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
23 do	2 à 2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$ à 2	21 do	2 $\frac{1}{4}$	2
25 do	2 $\frac{1}{4}$	2	25 do au 4 déc.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$
26 do	2 à 2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$ à 2			

NOTE.—Les prix de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago. Règle générale, le fret de l'avoine était à un quart de cent moins que le maïs.

Statistique des canaux.

PRIX MOYENS DU FRET PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en cents, par boisseau :—

	Grain.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
		Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883	{ Blé.....	3.0	2.5	2.5	3.8	4.6	3.8	4.0
	{ Maïs.....	2.7	2.2	2.2	3.5	4.3	3.5	3.7
Prix le plus élevé, blé, 1883, 5¼c. ; le plus bas, 2.2c. ; prix moyen pour la saison, 3½c.								
1884	{ Blé.....	2.2	2.2	2.0	1.9	2.1	2.0	2.3
	{ Maïs.....	2.0	2.0	1.7	1.6	1.9	1.6	2.1
Prix le plus élevé, blé, 1884, 3c. ; le plus bas, 1.6c. ; prix moyen pour la saison, 2.1c.								
1885	{ Blé.....	2.1	1.3	1.3	1.8	1.6	3.1	3.2
	{ Maïs.....	1.8	1.2	1.1	1.5	1.4	2.2	2.8
Prix le plus élevé, blé, 1885, 3¾c. ; le plus bas, 1.1c. ; prix moyen pour la saison, 2c.								
1886	{ Blé.....	3.1	2.7	2.7	3.2	4.5	4.8	4.3
	{ Maïs.....	2.8	2.5	2.5	2.9	4.2	4.6	4.0
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5¾c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3.6c.								
1887	{ Blé.....	3.4	5.1	3.8	3.5	4.1	4.7	3.9
	{ Maïs.....	3.1	4.7	3.5	3.3	3.8	4.4	3.6
Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4.1c.								
1888	{ Blé.....	2.1	1.9	2.2	3.2	3.5	2.4	2.5
	{ Maïs.....	1.8	1.7	1.9	2.9	3.2	2.1	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 1.7c. ; prix moyen pour la saison, 2.7c.								
1889	{ Blé.....	2.2	2.0	2.1	2.7	3.0	3.0	2.5
	{ Maïs.....	2.0	1.8	1.9	2.4	2.7	2.7	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1889, 3.6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2.5c.								
1890	{ Blé.....	1.8	2.2	2.3	1.5	2.0	1.8	2.0
	{ Maïs.....	1.6	2.0	2.0	1.3	1.8	1.6	1.8
Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c. ; le plus bas, 1.5c. ; prix moyen pour la saison, 1.9c.								
1891	{ Blé.....	1.4	1.2	2.1	2.7	3.3	2.2	4.1
	{ Maïs.....	1.2	1.1	2.0	2.5	3.0	2.1	3.8
Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2.4c.								
1892	{ Blé.....	1.9	1.8	2.0	2.3	2.3	2.3	2.6
	{ Maïs.....	1.7	1.6	1.8	2.1	2.1	2.1	2.3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2.2c.								

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO.

L'état qui suit donne les dates des changements dans les prix ordinaires du transport du blé de Duluth à Buffalo en 1892, aux dates indiquées :—

Date, 1892.	Prix.	Date, 1892.	Prix.
	cents.		cents.
Ouverture, 7 mai.....	3½	27 août.....	3
16 mai.....	3¼	1er oct.....	3½
4 juin.....	2½	15 do.....	3¾
18 do.....	2¾	22 do.....	4
25 do.....	3	5 nov.....	3½
9 juillet.....	3¼	12 do.....	4
16 do.....	3 à 3¼	17 do.....	3¾
2 août.....	3	26 do.....	3½
6 do.....	3¼	30 do.....	4
20 do.....	2¼		

En 1885, le prix du transport du blé de Duluth à Buffalo a varié de $1\frac{1}{2}$ à 5 cents; en 1886, de $3\frac{1}{2}$ à 8 cents; en 1887, de 5 à 8 cents; en 1888, de 2 à 5 cents; en 1889, de 2 à 5 cents; en 1890, de 2 à 5 cents; en 1891, de $1\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ cents, et en 1892, de $2\frac{1}{4}$ à 4 cents par boisseau.

Le premier arrivage par les lacs à Duluth a eu lieu, en 1882, le 21 avril; en 1891, le 30 avril; en 1890, le 23 avril; en 1889, le 20 avril; en 1888, le 12 mai; en 1887, le 8 mai, et en 1886, le 4 mai.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport du blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas et le prix moyen chaque année :—

Grain.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1883 { Blé.....	5·0	4·3	3·9	4·6	6·3	5·5	4·6
{ Maïs.....	4·5	3·9	3·6	4·3	5·9	5·0	4·1
Prix le plus élevé, blé, 1883, 6·5c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·9c.							
1884 { Blé.....	3·8	3·4	3·6	4·2	4·7	5·0	4·7
{ Maïs.....	3·4	3·1	3·2	3·8	4·2	4·4	4·2
Prix le plus élevé, blé, 1884, 5·5c. ; le plus bas, 3·2c. ; prix moyen pour la saison, 4·2c.							
1885 { Blé.....	4·2	3·1	3·0	3·7	3·5	4·2	5·0
{ Maïs.....	3·8	2·9	2·8	3·3	3·2	3·9	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1885, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.							
1886 { Blé.....	5·7	3·8	4·0	5·4	6·0	5·5	4·8
{ Maïs.....	5·1	3·4	3·6	4·8	5·5	5·0	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1886, 6·5c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 5c.							
1887 { Blé.....	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
{ Maïs.....	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3
Prix le plus élevé, blé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·6.							
1888 { Blé.....	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
{ Maïs.....	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·4.							
1889 { Blé.....	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
{ Maïs.....	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4
Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8.							
1890 { Blé.....	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
{ Maïs.....	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1
Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8.							
1891 { Blé.....	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
{ Maïs.....	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6
Prix le plus élevé, blé, 1891, 4·3c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1892 { Blé.....	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
{ Maïs.....	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2·3c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages.

Statistique des canaux.

PRIX DU FRET, PÉAGES, ET PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Usage des élévateurs y compris l'emmagasinage. †
	Boisseaux.	Cts.	Cts.	Cts.
1870.....	32,208,039	11·2	3·1	1½
1871.....	61,319,313	12·6	3·1	1½
1872.....	58,703,666	13·0	3·1	1½
1873.....	65,498,955	11·4	3·1	1½
1874.....	55,660,198	10·0	3·1	1½
1875.....	52,833,451	7·9	2·0	1
1876.....	44,207,121	6·6	2·0	1
1877.....	61,822,292	7·4	1·0	1
1878.....	78,823,443	6·0	1·0	1
1879.....	75,089,768	6·8	1·0	1
1880.....	105,133,009	6·5	1·0	1
1881.....	56,389,827	4·7	1·0	1
1882.....	51,501,503	5·4	1·0	1
1883.....	65,722,080	4·9	.....	.....
1884.....	58,011,800	4·2	.....	.....
1885.....	52,671,090	3·8	.....	.....
1886.....	75,570,850	5·0	.....	.....
1887.....	87,073,570	4·6	.....	.....
1888.....	73,977,390	3·4	.....	.....
1889.....	*92,290,550	4·8	.....	.....
1890.....	91,994,680	3·8	.....	.....
1891.....	135,315,510	3·5	.....	.....
1892.....	138,872,560	3·5	.....	.....

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 cents le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur de 2 cents le boisseau.

* Y compris la graine de lin.

† L'emmagasinage variait ; sa durée étant de 5 à 10 jours.

Moyenne annuelle des prix de transport direct du grain, de la farine et des comestibles (par 100 lbs), de Chicago à des ports européens, on chemin de fer jusqu'à la mer et de là par steamers, de 1880 à 1892.

(Préparé par le secrétaire de la Chambre de Commerce, Chicago.)

Expédié à	Articles.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.	1887.	1886.	1885.	1884.	1883.	1881.	1880.
Liverpool	Grain	3287	4075	3187	3958	3490	3487	3672	2943	4428	3647	3718	4922
do	Farine en sac	3625	4187	3625	4162	3371	3491	3420	2887	2982	4080	3499	5423
do	Comestibles	4575	5531	5109	5746	3747	4073	4415	3508	4674	5183	4670	6871
Glasgow.	Grain	3550	4425	3550	4075	3605	3705	3910	3228	2641	3832	4400	5651
do	Farine en sac	3906	4469	4188	4425	3579	3968	3951	3443	2811	4400	4400	5651
do	Comestibles	4969	5953	5833	6142	4658	4855	5329	4086	4789	5361	5361	6732
London	Grain	3462	4250	3550	.....	3802	3945	4086	2921	2783	.....	3620	.....
do	Farine en sac	3681	4328	4047	4510	3776	3784	4021	3171	3825	.....	4276	.....
do	Comestibles	4688	5653	5813	6196	4570	4781	5471	4046	4891	.....	5560	.....
Anvers	do	5025	6094	4688	6094	4472	4961	5219	4327	5373	.....	5708	7385
Hamburg	do	5000	5500	5250	6252	5426	5229	5154	3842	5434	6279	5471	.....
Amsterdam	do	5500	6000	5000	6500	5426	5525	5562	4383	5434	6683	.....	.....
Rotterdam	do	5500	6000	5000	6500	5426	5508	5562	4383	4354	6683	.....	.....
Copenhagen	do	6094	6375	5813	6492	5483	5508	5169	4961	5434	7158	.....	.....
Stockholm	do	7219	6938	6094	7500	6671	5865	5543	5468	5908	8255	.....	.....
Stettin	do	6094	6375	6813	6492	5483	5508	5543	5210	5420	7420	.....	.....
Bordeaux	do	6200	7500	6650	7491	5821	6021	5708	5066	5603	6432	.....	.....

Statistique des canaux.

COMMERCE DE TRANSIT DES ÉTATS-UNIS.

(Commerce étranger, bureau de la statistique, Washington, E.-U.)

Les transactions en fait de transit et de transbordement, pour 1892, se sont réparties par pays et par port, comme suit:—

Sur la valeur des articles de commerce reçus de l'Amérique-Britannique du Nord, et représentant une somme de \$23,928,255, \$19,005,704 venaient des provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et \$4,922,551 des autres provinces britanniques.

La valeur des articles de commerce reçus de l'Europe s'élevait à \$27,598,909, dont \$21,334,783 venaient de l'Angleterre et \$6,264,126 d'autres parties de l'Europe. Les articles reçus des Bermudes se sont élevés en valeur à \$12,604,194, et ceux de Cuba à une valeur de \$11,054,445.

Il est venu de l'Asie et de l'Océanie des articles de commerce pour une valeur de \$1,260,421.

Sur les articles expédiés des États-Unis, il en est parti pour une valeur de \$26,704,114 en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et sur cette somme il en a été expédié pour \$24,189,181 aux provinces de Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. La valeur des expéditions en destination de l'Europe a été de \$30,317,164, dont \$20,141,862 étaient destinés à l'Angleterre. La valeur des articles expédiés au Mexique s'est élevée à \$4,953,911, et celle des articles expédiés aux Bermudes, à \$4,309,014.

La valeur des articles en transit reçus aux principaux ports d'inscription se répartit comme suit:—A New-York, \$33,812,074; à Portland, Maine, \$5,987,065; à Boston, \$4,853,428; à la Nouvelle-Orléans, \$2,563,336; à San-Francisco, \$841,198; à Galveston, \$199,841; et à la frontière du nord et aux ports des lacs, \$16,949,263.

COMMERCE DE TRANSPORT.

Valeur des importations et des exportations des articles de commerce, par divisions géographiques, et des articles du commerce de transit et de transbordement, transportés par chemin de fer et autres moyens de voiturage par terre, dans des steamers et voiliers américains et étrangers respectivement, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, avec la proportion de la valeur totale des articles transportés dans des vaisseaux américains.

IMPORTATIONS et exportations.

Divisions géographiques.	Par chemin de fer et autres moyens de voiturage.	Par vaisseaux américains.		Par vaisseaux étrangers.		Total.	Proportion des vaisseaux américains
		Vapeurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Voiliers.		
Europe.....	a3,842,568	9,634,223	5,932,021	1,146,124,815	76,717,992	1,242,251,619	1·25
Amériq. du Nord.	64,835,838	65,642,632	39,844,178	87,112,450	22,185,267	279,620,365	37·72
“ du Sud.....		39,721,598	20,176,046	107,457,299	16,520,430	183,875,373	32·58
Asie.....	a4,268,818	9,202,553	7,115,038	61,003,808	18,138,384	99,728,601	16·36
Océanie.....		3,581,660	16,433,955	8,287,870	10,427,092	38,730,577	51·68
Afrique.....		81,993	2,631,579	4,833,581	2,807,416	10,354,569	26·21
Tous autres pays.			176,259	2,769,168	174,079	3,119,506	5·65
Total.....	72,947,224	127,864,659	92,309,076	1,417,588,991	146,970,660	1,857,680,610	11·85

COMMERCE de transit et de transbordement.

Quantité totale reçue et expédiée.	48,385,275	20,218,417	503,040	54,373,624	552,756	b 139,135,474	14·89
------------------------------------	------------	------------	---------	------------	---------	---------------	-------

a. Transporté par territoire étranger voisin.

b. Comprend \$15,102,362 de marchandises transportées dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur.

“ Sur la valeur totale des articles de commerce, soit \$827,402,462, importés durant l'exercice de 1892, \$39,726,595 sont venus par terre, \$139,139,891 dans des vaisseaux américains, et \$648,535,976 dans des vaisseaux étrangers; sur la valeur totale des articles de commerce exportés et représentant une somme de \$1,030,278,148, il en a été expédié par terre, \$33,220,629, par des vaisseaux américains, \$81,033,844, et par des vaisseaux étrangers, \$916,023,675.

Il résulte donc que, sur les importations, il n'a été expédié par des vaisseaux américains que 16·82 pour 100 de la valeur totale, et sur les exportations que 7·87 pour 100.

Si nous analysons le commerce de transport dans nos relations commerciales avec l'étranger, par divisions géographiques, nous nous trouvons en présence de la proportion suivante de la valeur totale transportée par des vaisseaux américains, savoir:—

Divisions géographiques.	Impor- tations.	Exporta- tions.
	Pour 100.	Pour 100.
Europe.	·98	1·38
Amérique du Nord.	38·05	37·19
Amérique du Sud.	28·42	51·46
Asie.	16·10	17·41
Océanie.	55·00	46·76
Afrique.	9·31	44·05
Tous autres pays.	4·09	10·89

On remarquera que le rapport dit que plus de \$8,000,000 d'articles de commerce ont été importés et exportés d'Europe et d'Asie “ en chemins de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre.” Cette contradiction s'explique par le fait que ces articles ont été reçus et expédiés par un territoire voisin étranger, et les articles de commerce ayant traversé la frontière des Etats-Unis par terre, le transport en est nécessairement indiqué ainsi.

Sur la valeur totale des articles de commerce expédiés en transit ou par transbordement, soit \$139,135,474, \$48,385,275 ont été transportés en chemin de fer et par d'autres moyens de voiturage par terre, \$20,721,457 dans des vaisseaux américains, \$54,926,380 dans des vaisseaux étrangers, et \$15,102,362 dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur. Sur la valeur totale des articles de ce commerce les vaisseaux américains n'en ont transporté que 14·89 pour 100. Les articles dont la valeur est portée à \$15,102,362, et que le rapport dit avoir été expédiés dans des vaisseaux dont on ignore le pays et le pouvoir moteur, sont les articles de commerce qui ont été expédiés par le territoire des Etats-Unis dans des vaisseaux qui ont quitté le dernier port des Etats-Unis pour des pays étrangers dont on ignorait le nom.

Statistique des canaux.

TONNAGE, À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE, DU COMMERCE DE L'ÉTRANGER AVEC LES ÉTATS-UNIS.

Voici quel est le tonnage inscrit à des ports des États-Unis, dans le commerce étranger, durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, comparé à 1891 :—

	1891.		1892.		AUGMENTA- TION +	DIMINU- TION —
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.		
<i>Inscrits à des ports de mer.</i>						
Américains—						
Voiliers	3,152	1,336,468	3,126	1,427,976	+91,508	+6·84
Vapeurs	2,626	2,333,904	2,501	2,318,675	—15,229	—·65
Total	5,578	3,670,372	5,627	3,746,651	+76,279	+2·08
Etrangers—						
Voiliers	6,812	2,942,115	6,413	3,044,594	+102,479	×·35
Vapeurs	5,607	8,782,124	7,210	11,389,235	+2,607,111	+29·69
Total	12,419	11,724,239	13,623	14,433,829	+2,709,590	+23·11
Total inscrit à des ports de mer	18,197	15,394,611	19,250	18,180,480	+2,785,869	+18·10
<i>Inscrits à des ports des lacs.</i>						
Américains	5,268	710,432	5,285	723,304	+12,872	+1·81
Etrangers	9,113	2,099,252	8,609	2,109,640	+10,388	+·49
Total inscrits à des ports des lacs	14,381	2,809,684	13,894	2,832,944	+23,260	+·83

CONTENANCE ET TAUX DES ÉLÉVATEURS À BUFFALO, ET QUANTITÉ DE GRAIN REÇUE À CES ÉLÉVATEURS.

Mr Thurstone, secrétaire de la chambre de commerce de Buffalo, rapporte ce qui suit :—

1892.

De l'ouverture de la navigation au 10 novembre. Mise en élévateur, réception, pesage et déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau ; pour emmagasinage par chaque dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau. Ce prix doit être payé par le consignataire du grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts. Le vaisseau ne paiera que le pelletage.

Du 10 novembre à la clôture de la navigation. Pour la mise en élévateur, la réception, le pesage et le déchargement du grain sain, $\frac{5}{8}$ de centin par boisseau ; l'emmagasinage pour les premiers dix jours ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau ; emmagasinage pour chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau, jusqu'à ce que le prix (accumulé après les premiers dix jours) se soit élevé à 2 centins par boisseau, l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Pour tout le grain emmagasiné avant le 10 novembre 1892, le prix pour l'emmagasinage d'hiver sera $\frac{1}{4}$ de centin par boisseau pour chaque dix jours ou partie d'iceux, jusqu'à ce que le prix (accumulé après le 10 novembre 1892) se soit élevé à 2 centins par boisseau, l'emmagasinage du grain sera alors gratuit jusqu'à cinq jours après l'ouverture des canaux, en 1893. Ce prix sera payé par le grain. Il ne sera pas reçu de grain pour les transferts.

Voici quels sont à peu près les prix exigés par les élévateurs pour le bon grain pris sur les wagons de chemin de fer :—

Mise en élévateur du grain pris sur les wagons, y compris le pelletage et l'emmagasinage durant cinq ou dix jours ou partie d'iceux, un demi-centin par boisseau.

Emmagasinage durant chaque dix jours subséquents ou partie d'iceux, un quart de centin par tonneau. Transport à un déversoir latéral pour livraison à bord des wagons ou des chariots, un quart de centin par boisseau. Vannage et nettoyage, un quart de centin par boisseau.

“ L'état qui suit donne les noms et la contenance des divers élévateurs-transports, bateaux-élévateurs du port de Buffalo: ”—

Noms des élévateurs.	Contenance.	Noms des élévateurs.	Contenance.
	Boisseaux.		Boisseaux.
Bennett.....	801,000	Swiftsun (pas employé).....	
Brown.....	250,000	Union.....	130,000
City A.....	600,000	Watson.....	600,000
City B.....	800,000	Wheeler.....	350,000
C. J. Wells.....	550,000	Wilkeson.....	400,000
Coatsworth.....	1,200,000	William Wells (pas employé).....	
A deux branches.....	950,000		
Dakota.....	850,000	Total, 36 élévateurs.....	15,130,000
Erié, bassin (pas employé).....			
Erié, canal (Black Rock).....	140,000	Colonnes de transport—	
Evans.....	400,000	Horton.....	
Exchange.....	500,000	Hefford.....	
Frontier.....	650,000	Chicago.....	
Graine de lin.....	65,000	Fulton.....	
International (Black Rock).....	650,000	Merchants'.....	
Kellogg.....	600,000	North-west.....	
Lake Shore (pas employé).....		Western Transit.....	
Lyon (pas employé).....			
Marine.....	125,000	Total, 7 transferts.....	
National and Globe Mills.....	100,000		
N. Y. L. E. et Western.....	720,000	Bateaux-élévateurs—	
Niagara A.....	800,000	Cyclone.....	
Niagara B.....	1,200,000	Buffalo.....	
Niagara C.....	200,000	Free Canal.....	
Ontario.....	450,000	Free Trade.....	
Queen City, A., B. et C.....	450,000	Iva. Y. Munn.....	
Richmond.....	250,000	Marquette.....	
Schreck.....	50,000		
Sternberg (pas employé).....		Total, 6 bateaux-élévateurs.....	
Sturges.....	300,000		

Ce qui donne une contenance totale pour les élévateurs de 15,000,000 de boisseaux de grain ; mais il est à remarquer qu'on devrait déduire environ 20 pour 100 de cette contenance pour l'emmagasinage des restes, les ateliers et les élévateurs hors de service. Le prix de revient des élévateurs, transports, bateaux-élévateurs, est évalué à environ \$9,000,000. Les moyens de transport pour chaque 24 heures représentent un total collectif d'environ 4,500,000 boisseaux ; c'est-à-dire qu'on peut recevoir des vaisseaux des lacs et des chemins de fer et la transporter aux bateaux du canal et aux chemins de fer, tous les jours, la quantité indiquée de 49 élévateurs, transports et bateaux-élévateurs.

Dans la liste qui précède, les élévateurs *Kellogg*, *Ontario*, *Bennett*, *Niagara B*, *Dakota*, *Wilkeson* et *Evans*, ont chacun deux branches. Les élévateurs *Kellogg* et *Bennett* ont chacun une branche portative, ce qui leur permet de travailler dans deux écoutilles d'un vaisseau à la fois. Le *City B* aussi a une branche portative qui peut être mise en travail en rapport avec la branche fixe du *City A*.

Statistique des canaux.

(Circulaire.)

PÉAGES QUE DEVRONT VERSER LES VAISSEAUX QUI PASSENT PAR LE CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel, 145.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 avril 1892.

Aux percepteurs de la douane et autres—

Pour votre information et votre gouverne, j'annexe à la présente copie des instructions datées de ce jour et adressées au percepteur de la douane à Marquette, Michigan, relativement aux péages qu'on devra exiger sous l'empire de la proclamation du président, en date du 18 courant, des vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie.

O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 20 août 1892.

Aux percepteurs de la douane, à Marquette, Michigan :—

MONSIEUR,—On attire votre attention sur la proclamation suivante du président, en date du 18 courant, savoir :—

PAR LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

PROCLAMATION.

Considérant que par un acte du congrès, approuvé le 26 juillet 1892, et intitulé : "Acte à l'effet de mettre en vigueur des relations commerciales réciproques entre les Etats-Unis et le Canada, et pour d'autres fins," il est stipulé : "Que dans le but d'obtenir des avantages réciproques pour les citoyens, les ports et les vaisseaux des Etats-Unis, à compter du premier jour d'avril inclusivement, mil huit cent quatre-vingt-douze, lorsque et aussi souvent que le président sera convaincu que le passage par tout canal ou écluse relié à la navigation du Saint-Laurent, des grands lacs ou des voies d'eau les raccordant, de tous vaisseaux des Etats, ou de toutes cargaisons ou de tous passages en transit et en destination d'un port des Etats-Unis est prohibé, ou rendu difficile ou onéreuse par l'imposition de droits de péage ou autres impôts à raison du passage libre du canal du Sault Sainte-Marie, maintenant accordé aux vaisseaux de toutes nations, il jugera réciproquement injuste et déraisonnable, il aura le pouvoir et il sera de son devoir de suspendre, par proclamation à cet effet, pour la durée et dans les proportions (y compris la prohibition absolue) qu'il jugera justes, le droit de passage libre dans le canal du Sault Sainte-Marie, en tant que ces mesures se rapportent aux vaisseaux appartenant aux sujets du gouvernement, qui établit ainsi une distinction défavorable aux citoyens, ports ou vaisseaux des Etats-Unis, ou à toutes cargaisons, parties de cargaison ou passagers en transit dans les ports du gouvernement qui fait cette distinction, que ces cargaisons ou ces passagers soient transportés dans des vaisseaux des Etats-Unis ou d'autres pays.

"En pareils cas et durant telle suspension, des droits de péages seront prélevés, perçus et versés comme suit, savoir :—sur le fret de toute sorte et de toute nature, pas plus de deux piastres par tonneau ; sur les passagers, pas plus de cinq piastres chacun, selon que le président le réglera de temps à autre : *Pourvu* qu'il ne soit pas exigé ou perçu de péages sur le fret ou les passagers transportés ou débarqués à Ogdensburg ou dans tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne tirée à partir de la frontière septentrionale de l'Etat de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'Etat du Minnesota.

"Art. 2. Tous les péages ainsi imposés seront perçus d'après les règlements que fera le secrétaire du trésor, qui pourra exiger que le capitaine du vaisseau fournisse un état assermenté de la quantité et de la nature de la cargaison et du nombre des passagers transportés et de leur destination, et telle preuve du déchargement et du débarquement réels de telle cargaison et de tels passagers à un port ou lieu dans les

limites sus-indiquées, qu'il jugera satisfaisante ; et jusqu'à ce que cette preuve soit faite cette cargaison et ces passagers pourront être considérés comme ayant été déchargés et débarqués à un port ou lieu en dehors de ces limites, et la somme de péages qui aurait été exigible si la cargaison avait été ainsi déchargée et les passagers ainsi débarqués, constituera un gage dont il pourra exiger le paiement contre le vaisseau en défaut partout où lorsqu'il se trouvera dans les eaux des Etats-Unis," et

Considérant que le gouvernement du Canada impose un droit de péage de 20 centins par tonneau sur tout le fret qui passe par le canal Welland en transit pour un port des Etats-Unis, ainsi qu'un autre droit de péage sur tous les vaisseaux des Etats-Unis et sur tous les passagers en transit pour un port des Etats Unis, tous ces péages sont sans remise. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, conformément à un arrêté du conseil du 4 avril 1892, rembourse 18 centins par tonneau des 20 centins de péage, au canal Welland, sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, à la condition que ces grains soient primitivement expédiés et transportés à Montréal ou à un port à l'est de Montréal pour être exportés, et que, s'ils sont transbordés à un point intermédiaire, ce transbordement soit fait dans les limites du Canada, mais il n'accorde aucune réduction sur ces produits lorsqu'ils sont expédiés à un port des Etats-Unis, ou lorsqu'ils sont expédiés à Montréal pour l'exportation s'ils sont transbordés dans les limites des Etats-Unis. Et

Considérant que le gouvernement du Canada, par le dit système de réduction et autrement, établit une distinction défavorable aux citoyens des Etats-Unis dans l'usage du dit canal Welland en violation des dispositions de l'article 27 du traité de Washington, conclu le 8 mai 1871. Et

Considérant que le dit canal Welland est relié à la navigation des grands lacs et que je suis convaincu que le passage, par ce canal, des cargaisons en transit pour des ports des Etats-Unis est rendu difficile et onéreux par le dit système différentiel de remise et autrement, et qu'il est réciproquement injuste et déraisonnable ;

C'est pourquoi, je soussigné, Benjamin Harrison, président des Etats-Unis d'Amérique, en vertu des pouvoirs à moi conférés à cette fin par le dit acte du congrès, approuvé le 23 juillet 1892, ordonne par les présentes qu'à compter du premier septembre 1892, et jusqu'à nouvel ordre, un droit de péage de 20 centins par tonneau soit prélevé, perçu et versé sur tout le fret de quelque sorte ou nature que ce soit qui passe par le canal du Sault Sainte-Marie en transit pour un port du Canada, que ce fret soit transporté dans un vaisseau des Etats-Unis ou de tous autres pays ; et dans cette proportion je suspends, à compter de la dite date, le droit de passage libre, par le dit canal du Sault Sainte-Marie, de toutes cargaisons ou partie de cargaison en transit pour des ports canadiens.

En foi de quoi j'ai apposé ma signature et fait mettre le sceau des Etats-Unis.

Fait en la cité de Washington ce 18e jour d'août, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze, et de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique la cent dix-septième année.

BENJ. HARRISON.

[SCEAU.]

Par le président,

JOHN W. FOSTER,

Secrétaire d'Etat.

Au passage, par le canal du Sault Sainte-Marie, dans votre région, à compter du premier septembre prochain, de tout vaisseau portant cargaison, vous exigerez les péages tels que précédemment prescrits. Mais il ne sera exigé ou perçu de péages sur le fret transporté et déchargé à Ogdensburg, ou à tout port à l'ouest d'Ogdensburg et au sud d'une ligne partant de la frontière septentrionale de l'Etat de New-York, par le fleuve Saint-Laurent, les grands lacs et leurs chenaux de raccordement jusqu'à la frontière septentrionale de l'Etat du Minnesota.

Le capitaine de chacun de ces vaisseaux sera tenu de fournir un état assermenté, de la forme, en substance, d'une déclaration, indiquant la date, le nom du vaisseau, sa destination, le nom du capitaine, et le nombre de tonneaux et la nature des articles transportés. Si la destination est telle qu'elle exempte le vaisseau des péages, vous

Statistique des canaux.

inscrivez le fait dans un livre contenant des colonnes qui donneront les détails énoncés dans la déclaration du capitaine, ainsi que les sommes exigibles et les sommes versées. Au prochain retour du vaisseau vous exigerez les péages, à moins qu'à cette date ou avant cette date, et dans un mois à compter de son passage par le canal, on ne vous fournisse la preuve du déchargement réel de la cargaison à un port ou lieu dans les limites des États-Unis sus-décrites. Cette preuve se composera du certificat du percepteur de la douane au port de destination, indiquant l'inscription du vaisseau à l'entrée et le déchargement des articles à cet endroit. Le certificat sera fait en la formule suivante :—

CERTIFICAT DU DÉCHARGEMENT DE LA CARGAISON TRANSPORTÉE PAR LES CANAUX DU SAULT SAINTE-MARIE.

MAISON DE DOUANE, PORT DE _____,
BUREAU DU PERCEPTEUR, _____, 189 .

Les présentes sont pour certifier qu'il a été déchargé à ce port du _____ dont _____ est capitaine, du port de _____, les articles qui suivent* _____ transportés par le canal du Sault Sainte-Marie, savoir :

Témoin ma signature et mon sceau, ce _____ jour de _____ 189—.

Percepteur.

*Indiquer le nombre de tonneaux.

Si la preuve requise n'était pas fournie dans une période d'un mois à compter du passage du canal par le vaisseau, vous ferez rapport des faits au ministère afin que celui-ci prenne des mesures pour le recouvrement des sommes dues.

Les péages perçus seront déposés à titre de recettes diverses et compris dans un compte spécial transmis au premier auditeur, compte dans lequel la somme totale reçue chaque mois sera portée à l'avoir et la somme déposée au débit, et sera inscrite au livre de talons (Cat. n° 999), avec d'autres perceptions, à titre de "péages pour passage de vaisseaux par le canal du Sault Sainte-Marie, _____ tonneaux de fret, \$ _____."

Un extrait accompagnera chaque compte, et indiquera le nom du vaisseau et du capitaine, le nombre de tonneaux de marchandises, la date de la déclaration du capitaine et de la date du paiement.

Votre respectueux serviteur,
O. L. SPAULDING,
Secrétaire intérimaire.

(*Circulaire.*)

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.
N° officiel 161.
Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR,
WASHINGTON, D.C., 10 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane, des frontières du nord, du nord-est et du nord-ouest.

"Des péages, tels que déterminés par la circulaire officielle n° 145, de 1892, seront perçus dans le cas de vaisseaux qui passent par le canal du Sault Sainte-Marie, et qui sont consignés à des ports américains, mais dont la déclaration dit que la cargaison doit être exportée au Canada, soit pour y être gardée ou pour en être exportée à un pays étranger autre que les États-Unis.

"Lorsque la déclaration dit que la destination finale de la cargaison sont les États-Unis, ou un pays étranger autre que le Canada par voie des États-Unis, que les articles soient soumis ou non aux "ordres des expéditions," le percepteur donnera un certificat de déchargement en conséquence, à moins qu'après examen il ne cons-

tate que la déclaration a été faite avec l'intention de frauder les Etats-Unis ou de cacher la véritable destination finale, et que les péages ont été convenablement payés, auquel cas il retiendra son certificat et prendra des mesures pour la perception des péages dus."

(Signé)

O. L. SPAULDING,

*Secrétaire intérimaire.**(Circulaire.)*

PÉAGES DU CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

1892.

N° officiel 166.

Bureau de la navigation.

MINISTÈRE DU TRÉSOR, 19 septembre 1892.

Aux percepteurs de la douane :

La circulaire du 10 septembre 1892, concernant les péages sur le fret expédié dans certains cas à des ports des Etats-Unis *via* le canal du Sault Sainte-Marie, est par les présentes suspendue en attendant plus ample informé.

O. L. SPAULDING,

Secrétaire intérimaire.

Statistique des canaux.

N° 1.—VALEURS totales des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des États-Unis, pour être transbordés dans des ports des États-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1892, inclusivement.

	PAYS DE LA PROVENANCE.										PAYS où EXPÉDIÉ.	
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.	
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terres du Nord-Ouest.	Colombie Britannique	Terrenneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Terres du Nord-Ouest.	Colombie Britannique	Terrenneuve et le Labrador.	Total.	\$ cts.	\$ cts.
1873.	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	21,503,884	96,784,184
1874.	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	20,160,660	27,310,730
1875.	443,570	17,342,933	256,074	.....	18,042,577	8,969,596	20,283,639	517,060	.....	21,000,699	23,800,295
1876.	291,443	22,134,275	195,047	1,137	22,391,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	14,717,194	24,419,888	
1877.	160,658	12,092,619	218,418	.....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	15,996,253	18,977,153
1878.	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,904,058	951,268	11,436,470	524,013	934	11,960,482	12,912,686
1879.	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476,524	2,347	11,927,401	12,860,587	
1880.	219,131	16,782,315	137,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	15,398,104	17,043,103
1881.	171,383	16,788,108	172,555	.....	17,092,046	1,778,836	20,857,827	719,258	333	21,577,084	23,356,264
1882.	164,960	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	865,784	1,190	35,171,639	37,595,484	
1883.	561,791	29,204,031	36,973	25	29,302,820	1,740,900	33,005,845	971,307	7,335	33,977,142	39,312,568	
1884.	656,233	12,574,953	188,041	.....	13,419,227	1,635,442	16,448,942	1,615,293	5,186	18,064,235	22,939,385
1885.	933,806	12,280,483	308,631	.....	13,523,613	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	18,194,603	20,241,079
1886.	1,105,973	9,303,804	359,104	32,079	10,861,020	1,621,748	19,930,266	635,841	70	20,566,107	22,187,955	
1887.	1,684,730	9,606,175	213,816	.....	11,504,721	1,781,028	13,451,169	370,322	1,137	13,821,498	15,146,975
1888.	1,523,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	2,484,787	18,993,957	665,627	2,704	19,659,664	22,146,975	
1889.	2,506,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	5,277,210	21,140,198	5,131,066	4,690	26,271,888	27,333,204	
1890.	3,070,657	12,440,772	306,897	174,584	16,001,910	5,605,614	21,695,992	5,471,144	34,273	27,167,265	29,883,023	
1891.	3,859,070	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	2,079,783	24,189,181	428,188	6,962	24,617,143	26,704,114	
1892.	4,353,062	19,003,704	201,373	328,116	23,923,255	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN.

N^o 2.—ÉTAT indiquant la valeur totale des articles de commerce étrangers transportés par le commerce de transit et de transbordement avec les possessions de l'Amérique-Britannique du Nord, pour l'exercice expiré le 30 juin 1892.

DIVISIONS DOUANIÈRES OÙ ILS ONT ÉTÉ RECUS.		PAYS DE PROVENANCE.				PAYS DE DESTINATION.				
		Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terre-Neuve et Labrador.	Bermudes	Nonvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terre-Neuve et Labrador.	Bermudes
		\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Alaska.....			18,274				3,435,804	18,274		
Baltimore, Md.....		103,320	81,070							
Bangor, Me.....		3,435,804								
Boston et Charlestown, Mass.....		210,322								
Buffalo Creek, N. Y.....		53,056								13,615
Champlain, N. Y.....		1,489,295								98,798
Détroit, Mich.....		1,362,690								628
Duluth, Minn.....		29,808								
Huron, Minn.....		595,365								
New York, N. Y.....		947,599								
New York, N. Y.....		711,456	2,999	328,116	774,869					
Niagara, N. Y.....		841								
Dakota Nord et Sud, Dakota Nord et Sud, Oswegatchie, N. Y.....		4,616,859								
Pasamquoddy, Me.....		550,807								
Philadelphie, Pa.....		600,102								
Portland et Falmouth, Me.....		388,133								
Puget-Sound, Wash.....		1,506,091								
San-Francisco, Cal.....		98,748	282							
Vermont.....		6,756,798								
Totaux.....		4,393,062	201,373	328,116	774,869	2,070,783	24,189,181	428,188	6,962	1,269,766

Statistique des canaux.

N° 3.—VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans un port des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année, de 1868 à 1892 inclusivement.

Année le 30 juin.	PAYS DE PROVENANCE.					PAYS DE DESTINATION.					Valeur totale des articles reçus et expédiés.		
	Grande- Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amé- rique Britan- nique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande- Bretagne et Irlande.	All'magne	Possessions de l'Amé- rique Britan- nique du N.	Mexique.		Cuba.	Autres pays.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$		\$	\$
1868	10,664,576	132,074	4,804,209	14,987	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,515,604
1869	10,591,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	1,231,840	23,191,860
1871	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,790	25,375,037
1872	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	21,042,790	358,151	179,570	1,197,496	31,385,320
1873	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874	18,832,900	211,307	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,465,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,223,912	1,463,285	29,800,295	1,156,004	248,358	757,429	42,062,655
1876	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,229,440	606,061	1,163,508	42,062,655
1877	13,792,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,500	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878	8,795,340	620,704	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	330,968	174,757	1,305,908	27,337,148
1879	10,311,139	620,704	17,134,747	229,655	3,606,099	1,942,042	10,856,579	2,292,572	17,042,103	300,148	924,848	1,775,594	33,707,449
1880	14,898,052	721,844	17,002,046	380,100	5,662,926	3,812,068	11,592,806	5,396,361	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,084,459
1881	18,911,637	1,149,195	29,802,820	281,309	3,125,069	4,276,719	11,080,865	2,758,994	39,312,568	800,025	319,257	2,421,526	58,085,459
1882	20,242,222	1,449,195	33,419,227	408,124	3,695,568	3,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	362,532	2,656,635	36,814,392
1883	14,036,034	948,901	13,523,613	308,263	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,485,588
1884	11,064,186	1,140,548	13,419,227	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,899	452,700	2,751,423	37,084,588
1885	13,142,644	1,462,414	10,861,731	111,635	6,790,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,935	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1886	17,977,200	1,670,952	11,504,731	111,635	6,790,853	4,720,760	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,899	452,700	2,751,423	37,084,588
1887	13,707,240	1,870,511	8,342,817	190,497	4,820,846	4,534,208	6,233,195	5,581,064	15,611,656	3,786,180	563,589	3,997,596	32,343,209
1888	19,080,647	2,952,436	16,306,123	236,654	9,054,736	5,052,610	9,833,659	4,581,064	22,146,975	4,771,110	682,158	6,708,287	47,408,233
1889	20,664,427	2,735,546	16,002,384	236,654	9,054,736	5,052,610	9,833,659	4,581,064	22,146,975	4,771,110	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1890	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,944	5,898,763	11,968,808	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,966,851	7,985,977	57,497,917
1891	21,334,733	2,830,571	23,928,255	1,383,435	11,097,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737
1892													

COMMERCE DES ÉTATS-UNIS AVEC L'ÉTRANGER.

N^o 4.—État qui indique la valeur totale des importations et des exportations, et de l'or et de l'argent à numéraire en lingots, aux et des États-Unis, par pays et divisions douanières, durant l'année expirée le 30 juin 1892.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS D'ARTICLES DE COMMERCE, PAR PAYS.

Classes d'après l'importances des importations et des exportations.	PAYS.	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.				TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.		
		Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion des importations totales.	Indigènes.	Etrangères.	Valeur totale.	Proportion du groupe total.	Proportion des exportations totales.	Valeur.	Proportion du groupe total.	Proportion du total des importations et des export.
1	<i>Europe.</i>											
	Angleterre et Irlande.....	\$ 136,300,881	89.91	18.89	\$ 493,957,868	\$ 5,357,464	\$ 499,315,332	58.70	48.46	\$ 655,616,213	52.77	35.29
	<i>Possessions de l'Amérique Britannique du Nord.</i>											
2	Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick		2.97	.02	3,387,712	280,178	3,667,890	3.48	.36	8,836,108	3.16	.48
	Ile du Prince-Edouard.....	5,168,218						35.70	3.06	64,680,982	23.13	3.48
	Québec, Ontario, Manitoba, Terre de Rupert et les Territoires du N.-O.....	26,999,366	15.51	3.26	35,827,559	1,854,057	37,681,616	1.84	.19	4,736,900	1.69	.25
	Colombie-Britannique.....	2,786,619	1.60	.34	1,790,849	159,432	1,950,281	1.50	.15	1,966,545	.71	.11
	Terreneuve et Labrador.....	380,344	.22	.05	1,574,458	11,743	1,586,201					
	Total.....	35,334,547	20.30	4.27	42,580,578	2,305,410	44,885,988	42.52	4.36	80,220,535	28.69	4.32

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

N° 5.—Valeur des importations et des exportations des États-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, dans des vaisseaux américains et dans des vaisseaux étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1882 inclusivement, avec la proportion transportée dans des vaisseaux américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879 inclusivement, vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce).

Exercice, expiré le 30 juin	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.				IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOTALES.				Proportion transportée dans des vaisseaux américains.	
	En ch. de f. et autres moy. de voit.		Par des vaisseaux étrangers.		En ch. de f. et autres moy. de voit.		Par des vaisseaux étrangers.		En ch. de f. et autres moy. de voit.		Par des vaisseaux étrangers.			Total.
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%		
1857	250,116,170	101,773,971	78,913,134	231,214,887	111,745,825	510,383,027	213,519,796	728,850,823	160,066,267	1,132,472,268	1,132,472,268	70.5		
1858	203,700,016	78,913,134	122,644,702	243,491,288	81,153,133	447,191,394	160,066,267	607,257,971	229,816,211	1,348,890,221	1,348,890,221	73.7		
1859	216,128,428	122,644,702	134,001,399	240,617,953	107,171,509	465,741,381	229,816,211	693,557,922	295,040,793	1,543,945,637	1,543,945,637	66.9		
1860	228,164,855	134,001,399	191,006,098	279,082,902	121,039,394	507,247,757	295,040,793	762,288,550	381,515,788	1,543,945,637	1,543,945,637	66.5		
1861	201,544,855	134,001,399	113,497,629	179,972,733	69,372,180	217,695,418	218,015,296	434,710,714	217,695,418	1,073,911,113	1,073,911,113	50.0		
1862	92,274,100	113,497,629	143,175,340	125,421,318	104,517,667	199,880,691	184,061,486	368,942,834	485,793,548	1,073,911,113	1,073,911,113	27.5		
1863	109,744,680	143,175,340	248,350,818	132,127,801	199,880,691	237,442,730	184,061,486	414,512,996	604,855,034	1,073,911,113	1,073,911,113	27.7		
1864	81,212,077	248,350,818	174,170,336	93,017,756	262,339,688	325,711,861	685,226,691	1,010,938,562	879,165,307	1,910,103,869	1,910,103,869	32.2		
1865	112,040,305	333,471,763	300,622,035	180,625,368	280,708,368	297,834,904	550,546,074	879,165,307	879,165,307	1,758,322,576	1,758,322,576	33.9		
1866	122,045,229	248,350,818	248,650,583	175,106,348	301,886,491	297,834,904	550,546,074	879,165,307	879,165,307	1,758,322,576	1,758,322,576	35.1		
1867	158,297,077	309,140,510	309,140,510	199,732,324	289,958,978	22,985,510	352,969,401	638,927,488	991,806,889	1,636,783,376	1,636,783,376	35.6		
1871	15,187,384	168,283,710	363,020,644	7,798,156	100,378,462	302,801,932	22,985,510	352,969,401	638,927,488	1,132,472,268	1,132,472,268	31.2		
1872	17,685,681	177,280,302	464,016,783	10,015,680	168,044,790	303,620,570	27,650,770	345,341,101	889,346,362	1,212,928,263	1,212,928,263	28.5		
1873	17,070,548	174,739,334	471,806,765	10,739,430	171,556,758	404,013,680	27,869,978	346,306,592	936,723,631	1,319,680,640	1,319,680,640	26.7		
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,500,205	174,424,216	533,883,971	23,022,540	350,457,994	939,206,106	1,119,634,544	1,119,634,544	26.7		
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,006	501,858,949	20,388,285	314,257,792	884,788,517	1,142,904,312	1,142,904,312	27.2		
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,194	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	1,142,904,312	26.5		
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,797,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	313,660,306	876,991,129	1,202,708,069	1,202,708,069	22.6		
1878	12,965,999	146,439,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	669,583,564	20,477,364	313,660,306	876,991,129	1,202,708,069	1,202,708,069	22.6		
1879	11,983,823	143,590,353	310,490,599	7,439,362	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	17.18		
1880	15,142,465	149,317,146	503,404,913	8,250,308	116,956,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	16.22		
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	13.44		
1882	22,854,946	130,268,826	571,517,802	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	13.44		
1883	23,003,048	136,092,290	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,237,007	46,714,068	233,699,035	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	16.60		
1884	20,140,294	135,046,202	512,511,192	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,269,002,983	1,543,945,637	1,543,945,637	14.76		
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	1,314,960,966	15.01		
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	1,314,960,966	15.01		

NOTES.—I. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879 inclusivement les exportations comprennent l'or et les espèces.

1887	27,562,659	121,865,493	543,392,216	21,589,664	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	1,807,680,610	1,807,680,610	13.80
1888	32,260,439	123,525,298	568,222,357	22,147,368	606,474,964	54,356,827	190,897,473	1,171,697,321	1,419,911,621	1,807,680,610	1,807,680,610	13.44
1889	38,227,861	120,782,910	623,740,100	28,436,517	630,942,600	66,664,378	203,805,108	1,217,693,541	1,497,533,027	1,807,680,610	1,807,680,610	13.70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,376,263	202,451,086	1,371,116,744	1,807,680,610	1,807,680,610	12.29
1891	40,922,795	127,471,678	676,511,763	31,923,439	773,580,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	1,807,680,610	1,807,680,610	11.94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,807,680,610	1,807,680,610	1,807,680,610	11.85

Statistique des canaux.

N° 6.—ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les États-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1890.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1871.	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872.	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873.	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,636	6,605,518	26,784,154
1874.	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875.	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876.	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877.	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878.	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879.	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880.	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881.	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882.	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883.	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884.	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885.	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886.	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887.	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888.	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,411,656
1889.	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,229	22,149,229
1890.	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

N° 7.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises produites ou fabriquées aux États-Unis, expédiées des États-Unis par la voie du chemin de fer canadien du Pacifique passant par la Colombie anglaise à destination de la Chine et du Japon, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Préparé d'après les rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département de la trésorerie, Washington.)

Articles.	EXPORTÉ AU PORT DE						
	Neche, Dakota-N.	Ogdens- burg, N.-Y.	Portland, Oregon.	Richford, Vt.	San-Fran- cisco, Cal.	Tacoma, Wash.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Haricots					14,160		14,160
Livres		14,460		580			15,040
Coton		685,703		4,252,390			4,938,093
Articles en conserves		90,840			24,490		115,330
Farine			15,451,330		887,800	1,660,000	18,005,130
Ginseng	15,560	58,720					74,280
Verre				6,690			6,690
Houblon	86,520		9,400		15,000		110,920
Cuir					31,320		31,320
Machines	113,825	101,025		7,440			222,290
Effets à l'usage de la personne	3,730	7,065		200			10,995
Vieux verre et fer					234,214		234,214
Savon					29,610		29,610
Suif					22,980		22,980
Lainages		8,000		20,260			28,260
Fil métallique				4,220			4,220
March'dises non dénommées	2,550	85,982	22,770	16,580	33,550		161,432
Appareils électriques				43,382			43,382
Totaux	222,185	1,051,795	15,483,500	4,351,742	1,293,124	1,666,000	24,068,346

N^o 8.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises importées de la Chine et du Japon aux États-Unis par la voie de la Colombie anglaise, par le chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique; département du Trésor, Washington.)

IMPORTÉ AU PORT DE

Articles.	Buffalo, N. Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dakota-N.	Ogdensburg, N. Y.	Puget Sound, Wash.	Portland, Oregon.	Rouse Point, N. Y.	Richford, Vt.	San-Fran- cisco, Cal.	Total.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Fèves	7,228	.....	38,620	.....	.....	.....	45,848
Cafés	17,400	17,400
Cartonnières	98,032	341,125	131,690	51,266	.....	27,350	.....	649,463
Cabas	205,250	1,826,200	.....	.....	.....	2,031,450
Chanvre	418,800	.....	.....	.....	418,800
Jute	260,000	.....	.....	.....	260,000
Nattes	98,658	.....	.....	.....	.....	.....	98,658
Huile	10,578	28,210	.....	.....	.....	38,788
Effets à l'usage de la personne	1,829	1,050	.....	.....	.....	.....	.....	2,879
Riz	905,473	252,977	639,385	1,916,172	.....	.....	652,000	4,305,007
Soie	2,644	1,035,160	.....	.....	.....	16,900	.....	1,054,704
Paille tressée	15,978	.....	.....	.....	.....	.....	15,978
Sucre	5,307,645	3,741,313	525,000	901,070	.....	.....	.....	1,426,070
Thé	99,791	501,720	31,770	47,364	.....	10,009,895
Marchandises non dénommées	1,500	28,810	336,184	755,173	1,640,154	.....	46,928	.....	2,808,749
Totaux	31,080	250,112	6,844,433	5,824,673	2,366,867	7,582,212	31,770	138,542	669,400	23,239,689

Statistique des canaux.

N° 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des marchandises expédiées par le chemin de fer canadien du Pacifique des ports de l'est des États-Unis à des ports des États-Unis sur la côte du Pacifique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département du Trésor, Washington.)

Articles.	PORTS D'OÙ EXPÉDIÉES.						Total.
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdens- burg, N. Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Instruments aratoires			47,400				47,400
Annonces				21,860			21,860
Cirage					2,712		2,712
Bottes et souliers	100		39,023	12,128	850	312,017	364,118
Poudre à pâte			20,636				20,636
Briques			725,528				725,528
Livres						100	100
Conserves			1,212,115	24,690		69,290	1,306,095
Chandelles			24,000				24,000
Fonte		28,000		26,140			54,140
Vêtements				4,060			4,060
Cafés						40,830	40,830
Laiterie			43,040				43,040
Marchandises sèches			140,809	367,454	2,960	266,240	777,463
Drogues			160	9,420			9,580
Faïence, porcelaine et po- terie			215,388	24,260		2,130	241,778
Appareils électriques		24,000	28,400	595		23,520	76,515
Meubles			148,535	10,120	9,026	5,649	173,330
Glucose			69,310				69,310
Grain			26,940				26,940
Ferronnerie	452	5,440	473,211	55,370	4,338	34,783	573,594
Cercles			24,433				24,433
Effets de ménage	560	25,130	148,295	1,820	1,000	40,555	217,360
Fer—							
Barres, etc.			848,331	67,386	144,866	20,000	1,080,583
Tuyaux			198,950				198,950
Boulons			25,100				25,100
Lisses			283,515				283,515
Cuir			1,270	1,010		8,750	11,030
Liqueurs et vins			427,240	1,792			429,032
Machinerie	500	46,250	451,548	87,850		3,200	589,348
Sucre d'érable						2,980	2,980
Instruments de musique			46,220	140,100	2,363	208,426	397,109
Clous			7,300		22,700		30,000
Farine d'avoine			53,870				53,870
Huiles			1,103,943	30,300			1,134,243
Produits d'étab. de conserves			40,560				40,560
Peintures			34,073			880	34,953
Papier	150		375,609	128,375		243,462	747,596
Médicaments brevetés			42,140			123,064	165,204
Matériaux de chem. de fer.			20,000	60,000	60,000		140,000
Fentre pour toiture			46,000	1,010			47,010
Corde, cordage, etc.			28,120	28,442		98,400	154,962
Articles en caoutchouc				220		32,440	32,660
Réfrigérants			16,000				16,000
Amidon			33,580	198,760			232,340
Savon			28,790	460		320	29,570
Lisses d'acier			104,550				104,550
Poêles			164,925	420			165,345
Sirop			189,450				189,450
Chars urbains			134,500				134,500
Pierre			31,600				31,600
Métal en feuille						69,510	69,510
Goudron			30,680				30,680
Étain et articles en			66,220	26,120		32,000	124,340
Tabac, cigares, etc			91,503	300,365		179,432	571,350
Voitures			47,410			16,105	63,515
Vernis			22,900				22,900
Vannes d'écluses		31,000					31,000
Fil métallique			25,600				25,600

N^o 9.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids, etc.—*Suite.*

Articles.	PORTS D'OU EXPÉDIÉES.						Total.
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdens- burg, N.-Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	
Bois—							
Bois de service.			35,850				35,850
Pulpe					24,000		24,000
Articles en bois			177,497			26,800	204,297
Déchets.			44,070				44,070
Divers.	1,217	30	588,702	303,214	29,830	395,086	1,318,079
Total.	2,979	159,850	9,254,839	1,933,741	301,933	2,258,731	13,912,073

N^o 10.—ÉTAT indiquant les espèces et les poids des articles expédiés par le chemin de fer canadien du Pacifique, des ports des Etats-Unis sur la côte du Pacifique, à des ports de l'est des Etats-Unis, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892-

(Des rapports fournis par le chemin de fer canadien du Pacifique, département du Trésor, Washington.)

ARTICLES.	PORTS OÙ EXPÉDIÉES.						Totaux.
	Buffalo, N.-Y.	Détroit, Mich.	Neche, Dak.-N.	Ogdens- burg, N.-Y.	Rouse's Point, N.-Y.	Richford, Vt.	
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	
Peaux vertes.			770	21,383			22,153
Houblon.			48,385	91,650			140,035
Effets de ménage.			37,410			300	37,710
Liqueurs.			1,200				1,200
Viande hachée.				1,000			1,000
Vif-argent.				189,000			189,000
Saumon—							
en boîte.	26,250	21,000	916,997	323,935	21,210	24,500	1,333,892
mariné.						23,100	23,100
Sucre.			2,204,977				2,204,977
Bois—							
Non manufacturé						157,124	157,124
Bardeaux.			7,488,470				7,488,470
Laine.				281,603	186,031	1,215,420	1,683,054
Marchandises, non spécifiées			11,450	150			11,600
Total.	26,250	21,000	10,709,659	908,721	207,241	1,420,444	13,293,315

C. - TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,096	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890.....	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891.....	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892.....	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,256	33,807

sur les canaux de l'État de New-York, pendant les vingt-deux dernières années.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.						
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869.....	1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1870.....	1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1871.....	1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1872.....	1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,500	377,592	2,347,403
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1876.....	1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1877.....	1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,373	1,763,541
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
1880.....	2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1882.....	1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1883.....	1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1884.....	1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1890.....	1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1891.....	1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
1892.....	937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822

Statistique des canaux.

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur décembre

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*.....	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872.....	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873.....	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874.....	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875.....	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876.....	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877.....	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878.....	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879.....	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880.....	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881.....	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882.....	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883.....	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884.....	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885.....	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886.....	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887.....	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888.....	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889.....	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890.....	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.....	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.....	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815

* Exercice. † Pommes, farine de toutes sortes, pois, pommes de terre.

le canal Welland pendant les vingt-deux dernières années qui ont pris fin le 31 1892.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payés pleins péages sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869.....	503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
1872.....	538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
1873.....	579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
1874.....	647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
1875.....	417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
1876.....	409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	373,540
1877.....	464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
1878.....	403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
1879.....	438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
1880.....	442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
1881.....	269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
1882.....	306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
1883.....	373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
1884.....	305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
1885.....	273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
1886.....	414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
1887.....	394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
1888.....	419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
1889.....	542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
1890.....	519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,133	240,349
1891.....	367,177	127	1,610	2,567	7,933	224,644	3,415	240,316
1892.....	527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245

Statistique des canaux.

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-quatre dernières années.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869.....	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870.....	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871.....	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	.....
1872.....	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	.....
1873.....	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874.....	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	.....
1875.....	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	.....
1876.....	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0·39
1877.....	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878.....	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	.....
1879.....	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880.....	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	.....
1881.....	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882.....	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	.....
1883.....	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884.....	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	.....
1885.....	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	.....
1886.....	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887.....	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	.....
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	.....
1889.....	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....
1891.....	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	.....
1892.....	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	.....

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874 . . . . .	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	..	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	..	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	796	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	....	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	..	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	....	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	....	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	.....	93·07

Statistique des canaux.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*.....	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872.....	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873.....	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874.....	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875.....	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876.....	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877.....	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878.....	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879.....	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880.....	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881.....	* 9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882.....	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883.....	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884.....	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885.....	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886.....	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,571	403,928
1887.....	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888.....	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889.....	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890.....	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891.....	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892.....	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709

* Exercice.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des États-Unis, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1891.

Année.	CÉRÉALES.						MARCHANDISES LOURDES.							
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Mine-rais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869.....	30,681	211,085	91,149	2,942	7,400	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,596	35,912	235,062
1872.....	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873.....	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874.....	8,230	229,053	125,627	1,874	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,051	260,895
1875.....	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876.....	5,187	96,247	58,138	1,905	525	.....	403	162,405	.....	5,551	29,395	167,110	25,808	227,844
1877.....	3,342	107,306	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	2,405	10,713	8,688	172,868	41,107	239,975
1878.....	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	3,648	6,318	150,583	13,535	178,723
1879.....	159	53,791	33,401	1,551	464	.....	11	87,826	1,313	3,515	371	65,945	18,380	148,741
1880.....	.....	30,611	16,122	1,122	296	.....	.....	48,580	.....	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1881.....	.....	30,031	34,320	3,924	.....	.....	10	65,285	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1882.....	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1883.....	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,208	6,901	.....	210,790	15,100	227,187
1884.....	1,715	40,956	53,707	874	9,874	.....	8,170	114,422	1,699	5,999	.....	198,416	15,029	215,039
1885.....	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	189,964	11,364	206,613
1886.....	7,591	53,258	94,048	4,790	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	.....	82,780	627	87,828
1887.....	11,780	37,678	83,431	1,732	12,090	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	173,259	2,309	177,288
1888.....	8,563	39,909	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	.....	227,476	1,204	231,163
1889.....	5,017	39,229	147,045	6,519	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	162,231	1,620	164,563
1890.....	9,204	31,597	180,842	8,113	52,823	.....	20,497	275,619	.....	504	208	186,572	1,773	189,342
1891.....	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	576	705	183,895	.....	184,473
1892.....	11,018	26,350	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	.....	2	.....	.....	.....

Statistique des canaux.

H.—TABLEAU indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-deux années qui ont pris fin le 31 décembre 1892.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New- York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	123,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550

* Exercice.

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé.....	60,535		46,201		5,203		87,213		199,152	
Maïs.....	7,431		6,075		3,468		38,360		55,334	
Seigle.....							1,954		1,954	
Houille.....	1,673		51,127		112		27,968		80,880	
Diverses marchandises.....	2,939		3,744		1,553		2,605		10,841	
Bois de service, pieds M.P.....	1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798	
Bois de construction, pds cub.....	125,960		2,847,066				13,500		3,013,526	
Douves.....nombre	59,600		1,065,233				104,000		1,228,833	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	365,929
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1883.										
Blé.....	32,761		29,385		5,928		76,715		144,789	
Maïs.....	25,651		21,073		36,146		99,272		182,142	
Orge.....							735		735	
Seigle.....							518		518	
Avoine.....					731				731	
Houille.....	8,398		48,329		835		40,388		97,950	
Diverses marchandises.....	5,238		3,590		13,195		2,299		24,322	
Bois de service, pds M.P.....	2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542	
Bois de construction, pds cub.....	83,700		3,514,944				70,500		3,669,144	
Douves.....nombre.	32,876		1,038,349				90,000		1,161,225	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1884.										
Blé.....	38,859		11,618		5,461		75,474		131,412	
Maïs.....	10,841		13,609		26,432		67,909		118,811	
Orge.....	90								90	
Seigle.....	477								477	
Avoine.....	872				7,963		1,911		10,746	
Houille.....	497		28,275		301		10,154		39,227	
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois.....	548		2,538		49		30		3,165	
Diverses marchandises.....	2,073		3,804		11,793		428		18,103	
Bois de service, pds M.P.....	3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100	
Bois de construction, pds cub.....	437,356		2,107,780				159,647		2,704,783	
Douves.....nombre.			75,000		33,741		301,267		410,008	

Statistique des canaux.

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199 67,461		347 80,828		81 35,613		350 106,873		977 290,775	
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
1885.										
Blé.....	26,025		3,153		6,882		72,478		108,538	
Maïs.....	16,046		2,462		20,589		78,439		117,536	
Orge.....			228						228	
Avoine.....					217		665		882	
Pois.....	11								11	
Seigle.....									39,883	
Houille.....	1,005		20,318				18,560		7,827	
Diverses marchandises.....	1,941		3,689		1,111		1,086		343	
Bardeaux, art. en bois, etc.....	223		9		53		58		46,723,111)	
Bois de serv. scié, pds M.P.....	7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		3,585,416	
Bois carré..... pds cubes.	601,516		2,849,526		20,692		113,682		231,500	
Douves..... nombre.	104,000		44,000		83,500				783	
Bois de chauffage..... cordes.			783						783	
1886.										
Blé.....	38,984		30,834		2,937		70,019		142,774	
Maïs.....	48,547		33,315		36,852		99,644		218,358	
Orge.....							572		572	
Avoine.....	6		41		4,331		459		4,837	
Pois.....	450		158						608	
Seigle.....									60,672	
Houille.....	4,007		45,018				11,647		33,622	
Diverses marchandises.....	2,936		6,728		23,687		281		1,152	
Bardeaux, art. en bois, etc.....	329				252		215		49,994,460	
Bois de serv. scié, pds M.P.....	6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		2,935,532	
Bois carré..... pds cubes.	564,827		2,335,205				35,500		919,213	
Douves..... nombre.	221,280		697,933						390	
Bois de chauffage..... cordes.			390						390	
1887.										
Blé.....	80,757		81,652		200		46,186		208,796	
Maïs.....	12,341		14,775		65,981		20,582		113,679	
Orge.....					9		575		584	
Avoine.....			1,376		11,098		279		12,753	
Pois.....			362						362	
Seigle.....									28,709	
Houille.....	1,436		25,165				2,108		31,598	
Diverses marchandises.....	2,179		4,609		24,395		415		2,823	
Bardeaux, art. en bois, etc.....	1,716		1,081		26				34,477,199	
Bois de serv. scié, pds M.P.....	2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		1,784,364	
Bois carré..... pds cubes.	498,770		1,285,594						266,697	
Douves..... nombre.	498,770		266,697						765	
Bois de chauffage..... cordes.	299		466						466	

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242 86,838		339 93,450		114 104,505		219 60,500		514 345,293	
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
1888.										
Blé	45,481		60,379		1,353		40,779		147,992	
Maïs	38,620		14,251		71,988		71,175		196,024	
Orge										
Avoine	672				24,967		1,311		26,950	
Pois			54		57				111	
Seigle					71		632		703	
Houille	1,603		20,064				4,208		25,897	
Diverses marchandises	2,165		3,291		22,719		3,722		31,875	
Bardeaux, art. en bois, etc. . .	66		84		141		6		297	
Bois de ser., scié . . . pds M.P.	5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637	
Bois carré pds cub.	687,728		1,555,307		19,000				2,262,035	
Douves nombre.	106,972		211,436				34,000		352,408	
Bois de chauffage . . . cordes.	179		201						380	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1889.										
Blé	38,127		28,054		1,679		46,767		114,627	
Maïs	60,218		43,819		152,858		96,700		353,595	
Orge										
Avoine	320				25,347		2,145		27,812	
Pois										
Seigle	948		634		336				1,918	
Houille	3,976		21,148		712		1,664		27,500	
Diverses marchandises	6,339		5,749		25,082		3,030		40,200	
Bardeaux, art. en bois, etc. . .			1				51		52	
Bois de ser., scié . . . pds M.P.	5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617	
Bois carré pds cub.	324,645		2,934,989						3,859,634	
Douves nombre.	35,700		194,649						220,349	
Bois de chauffage . . . cordes.			46						46	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1890.										
Blé	43,308		35,633		7,514		32,239		118,694	
Maïs	63,095		51,439		172,756		40,104		327,394	
Orge					3,304		3,215		6,519	
Avoine	479		73		27,030				27,582	
Pois					14				14	
Seigle	1,121								1,121	
Houille	1,049		21,732				615		23,396	
Diverses marchandises	3,146		5,683		32,194		2,510		43,533	
Bardeaux, art. en bois, etc. . .	15		1,266		8				1,289	
Bois de ser., scié . . . pds M.P.	5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576	
Bois carré pds cub.	1,141,194		3,395,832						4,537,026	
Douves nombre.	12,255		19,947						32,202	
Bois de chauffage . . . cordes.	15		566						581	

Statistique des canaux.

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1891.										
Blé	62,859	56,953	36,425	33,853					190,090	
Mais	20,510	9,550	137,852	17,039					184,951	
Orge			5,444	4,061					9,505	
Avoine			50,212	1,076					51,288	
Pois	390								390	
Seigle	29,581	11,296	16,361	7,343					64,581	
Houille	158	20,388		3,851					24,397	
Diverses marchandises	8,369	6,007	37,537	2,578					54,491	
Bardeaux, art. en bois, etc.				4					4	
Bois de ser., scié... pds M.P.	4,268,874	4,648,824	8,067,351	18,745,628					35,730,677	
Bois carré	449,406	566,109							1,015,515	
Douves	1,000								1,000	
Bois de chauffage.....cordes										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
1892.										
Blé	74,578	54,764	60,364	36,898					226,604	
Mais	17,477	7,360	146,080	21,631					192,548	
Orge			3,995	2,438					6,433	
Avoine			36,935						36,935	
Pois	524								524	
Seigle	5,066		3,718	608					9,392	
Houille	775	13,350		1,365					15,490	
Diverses marchandises	2,139	2,786	44,117						49,042	
Bardeaux, art. en bois, etc.	1		45	9					55	
Bois de ser., scié... pds M.P.	6,278,253	7,504,256	10,494,692	26,832,564					51,109,765	
Bois carré	754,213	1,421,260	2,601	1,310					2,179,384	
Douves	46,800	32,838							79,638	
Bois de chauffage.....cordes										

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES CANADIENS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.		Dimensions.		Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.				Allègement sur le chemin de fer Welland.				Allègement en tonneaux.					
		Ton's	Pds	Longueur.	Largeur.	P. pcs.	P. pcs.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Ton's	Ton's			
1892.		1,172	245	40	0	20	6	14	2	13	10	66,001									
29 sept.	Algonquin.	1,172	245	40	0	20	6	14	2	13	10	66,001									

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR.

Date de l'arrivée	Navires.	Tonnage enregistré.		Dimensions.		Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.				Allègement sur le chemin de fer Welland.				Allègement en tonneaux.									
		Ton's	Pds	Longueur.	Largeur.	P. pcs.	P. pcs.	A la proue.	A la poupe.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Ton's	Ton's							
16 avril	Pueblo.	1,054	225	36	0	19	0	14	11	15	0	61,172													
20 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	8	15	0	60,892													
21 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	0	15	0	24,795													
do 21	F. H. Prince	1,948	240	42	0	16	8	14	0	15	0	65,824													
22 do	Rhoda Emily	654	169	32	0	19	8	14	0	14	0	37,923													
22 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	10	14	6	55,922													
3 mai	Jno. Rugee	950	216	35	0	18	0	14	10	14	5	55,000													
4 do	Argonaut.	985	213	35	0	12	0	14	11	14	6	48,101													
5 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	6	14	4	14,000													
9 do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	15	2	14	10	57,000													
9 do	Escanaba	918	201	35	6	20	1	14	7	14	6	49,242													
12 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	10	13	11	64,400													
14 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	5	14	5	50,693													
15 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	5	14	7	1,136													
29 do	W. J. Merritt	1,425	265	36	6	16	8	13	8	15	0	719													
1er juin	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	3	14	8	24,920													
5 do	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	3	14	3	51,816													
7 do	F. A. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	8	14	0	24,108													
7 do	Argonaut.	985	213	35	0	12	0	15	0	15	0	50,217													
13 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	15	0	15	2	42,855													
17 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	6	14	6	15	0	46,395													
18 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	2	14	4	42,882													

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland, à Port-Colborne, etc.—Suite.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—Suite.

Statistique des canaux.

56 Victoria. Documents de la Session (No. 9A.)

Table with columns for Navires, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le p. et. (A la poupe, A la proue), Caraison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Alègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), and Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine). Rows list various ships and their cargo details.

Table with columns for Navires, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le p. et. (A la poupe, A la proue), Caraison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Alègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), and Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine). Rows list various ships and their cargo details.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

Table with columns for Navires, Dimensions (Longueur, Largeur, Profondeur), Tirant d'eau à l'arrivée dans le p. et. (A la poupe, A la proue), Caraison première (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), Alègement sur le chemin de fer Welland (Blé, Maïs, Seigle, Avoine), and Allègement en tonneaux (Blé, Maïs, Seigle, Avoine). Rows list ships like W. S. Coosthwaite and Baltic.

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, etc.—Suite.
NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—Fin.

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal.						Cargaisons totales passées par le canal.		Tirant d'eau dans le canal.	Trajet.	Côté par boisseau.	Temps employé à l'allégement.				
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.					Fret roulant.	Ton'x.	P. pes.	Kingston....
1892.											1,871	13 6	2	3 0			
20 sept.	Algonquin.....										1,871	13 6	2	3 0			

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—Suite.

16 avril.	Pueblo.....	50,729									1,421	13 8	8	0
20 do	H. R. James.....	47,095									1,598	13 4	2	0
21 do	J. R. Langdon.....	24,795		525							1,626	13 3	2	0
21 do	F. H. Prince.....	53,496									1,976	13 5	2	0
22 do	Rhoda Emily.....	34,854									1,446	13 8	2	0
22 do	Omaha.....		48,170								1,377	13 10	2	15
3 mai	Jno. Rugee.....	49,151									1,226	14 7	2	0
4 do	Argonaut.....	43,756									1,437	13 8	2	0
5 do	Gov. Smith.....	28,041									1,569	13 3	2	0
6 do	Fueblo.....	47,872									1,299	13 9	2	30
9 do	Escañaba.....	43,258									1,463	13 6	2	0
12 do	Omaha.....	52,228									1,679	13 9	2	0
14 do	J. R. Langdon.....	45,386									1,570	13 10	2	0
15 do	W. A. Haskill.....	17,640									1,555	13 11	2	0
20 do	W. J. Merritt.....	44,565									1,557	13 7	2	0
1er juin	Jas. R. Langdon.....	21,297									1,269	14 0	2	0
5 do	W. A. Haskill.....	44,565									1,596	13 11	2	0
7 do	F. A. Prince.....	45,310									1,701	13 11	2	0
7 do	Argonaut.....	37,934									1,662	13 11	2	0
13 do	A. McVittie.....	38,603									1,310	13 9	2	0
17 do	W. J. Averill.....	39,947									1,476	14 0	2	30
18 do	H. R. James.....	39,947									1,310	13 9	2	0
19 do	Jas. R. Langdon.....	36,402									1,476	14 0	2	30
24 do	Escañaba.....	52,700									1,476	14 0	2	30
25 do	Topeka.....										1,476	14 0	2	30

26 do	W. A. Haskill.....	10,120									925	13 0	2	30
3 juillet	A. McVittie.....	25,891									365	13 11	2	0
4 do	W. J. Averill.....	40,874									586	13 11	2	0
7 do	H. R. James.....	47,872									1,529	14 0	2	0
9 do	Jas. R. Langdon.....	11,379									1,729	13 7	2	0
11 do	Rhoda Emily.....	36,922									1,677	14 0	2	0
14 do	Escañaba.....	24,821									1,984	13 11	2	0
14 do	W. A. Haskill.....	24,145									1,597	13 9	2	15
18 do	Gov. Smith.....	25,074									1,725	13 11	2	0
20 do	Jno. Rugee.....	39,697									1,405	14 0	2	0
25 do	W. J. Averill.....	11,644									1,581	14 0	2	0
27 do	H. R. James.....	14,899									1,707	14 0	2	0
31 do	Jas. R. Langdon.....	40,940									1,670	13 0	2	0
31 do	H. A. Prince.....	48,020									1,723	13 11	2	0
1er août	W. A. Haskill.....	34,787									1,555	13 11	2	0
9 do	Gov. Smith.....	37,588									1,708	13 11	2	0
13 do	A. McVittie.....	36,520									1,703	13 11	2	0
16 do	H. R. James.....	42,787									1,554	14 0	2	0
17 do	F. H. Prince.....	36,205									1,746	13 6	2	0
19 do	Jas. R. Langdon.....	40,976									1,659	13 6	2	0
23 do	Gov. Smith.....	27,663									1,534	14 0	2	0
28 do	A. McVittie.....	50,889									1,730	14 0	2	0
31 do	W. J. Averill.....	51,020									1,683	13 11	2	0
1er sept.	H. R. James.....	22,068									1,800	14 0	2	0
5 do	J. R. Langdon.....	41,985									1,710	14 0	2	0
6 do	Escañaba.....	44,008									1,677	13 7	2	0
7 do	F. H. Prince.....	50,345									1,821	13 11	2	0
10 do	Gov. Smith.....	50,745									1,737	13 10	2	0
11 do	W. A. Haskill.....	35,918									1,744	13 11	2	0
15 do	Gov. Smith.....	48,982									1,566	13 11	2	0
16 do	W. J. Averill.....	53,129									1,078	14 0	2	0
17 do	H. R. James.....	58,358									1,685	14 0	2	0
19 do	Jno. Rugee.....	33,024									1,488	14 0	2	0
21 do	Jas. R. Langdon.....	50,478									1,562	13 10	2	0
25 do	F. H. Prince.....	53,192									1,421	13 7	2	0
26 do	Omaha.....	48,982									1,705	13 10	2	0
27 do	W. A. Haskill.....	51,404									1,468	13 11	2	0
28 do	Gov. Smith.....	24,857									1,620	13 11	2	0
4 do	A. McVittie.....	52,804									1,691	13 10	2	0
5 do	W. J. Averill.....	45,802									1,626	13 11	2	0
7 do	Dewer.....	45,253									1,898	13 11	2	0
8 do	H. R. James.....	51,748									1,728	13 11	2	0
12 do	J. R. Langdon.....	37,919									1,666	13 6	2	0
15 do	Jno. Rugee.....	51,247									1,435	14 0	2	0
	Omaha.....	53,414									1,496	13 11	2	0

Statistique des canaux.

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1892.

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

Date de arrivée	Nom des navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par ce canal.										Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Côté par boisseau.	Temps employé à l'allégement.				
		Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Fret roulant.	Cargaisons totales passées par le canal.		Pds pes.	De			A	cts.	H.	M.
1892.																				
17 do	W. A. Haskill	Boiss.	11,959	Boiss.	816	Ton'x.	816	Ton'x.	816	Ton'x.	388	Ton'x.	1,544	13 8	do	do	2	3	0	0
23 do	Gov. Smith.	12,080	920	335	920	339	920	392	920	392	1,651	13 6	do	do	do	do	2	2	0	0
30 do	A. McVittie	52,012	327	1,457	327	858	327	525	327	498	1,710	13 11	do	do	do	do	2	2	30	0
9 do	H. R. James	30,608		858		1,195		498			1,698	13 10	do	do	do	do	2	4	0	0
3 do	J. R. Langdon	42,665		937							937	13 5	do	do	do	do	2	3	15	0
9 do	Rhoda Family	31,213									937	13 4	do	do	do	do	2	2	0	0
17 do	W. A. Haskill	32,786		919		562		562			1,481	13 4	do	do	do	do	2	2	1	45
20 do	F. H. Prince	42,060		1,178		508		508			1,081	13 9	do	do	do	do	2	3	0	0
20 do	Dever	50,438		1,413		1,413		1,413			1,413	14 0	do	do	do	do	2	3	0	0
23 do	Topoka	52,744		1,477		1,388		1,388			1,477	14 0	do	do	do	do	2	4	0	0
25 do	Jno. Ringee.	49,358		1,388		975		621			1,596	13 5	do	do	do	do	2	2	30	0
25 do	A. McVittie	34,812		468		679		679			1,610	13 4	do	do	do	do	2	2	30	0
30 do	H. R. James	16,683		463		1,451		1,451			1,451	13 9	do	do	do	do	2	3	15	0
30 do	Pueblo	51,794		1,367		1,367		1,367			1,367	13 10	do	do	do	do	2	2	6	15
30 do	Mount Eagle	48,315		1,467		1,467		1,467			1,467	13 10	do	do	do	do	2	2	6	15
2 déc.	Omaha	52,386		1,467		1,467		1,467			1,467	13 10	do	do	do	do	2	3	30	0

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

4 juil.	W. S. Coosthwaite	45,184		1,266		1,266		1,266			1,266	13 10	Chicago	Ogdensburg.	2	1	30			
25 août.	Baltic	61,264		1,716		1,716		1,716			1,716	13 10	do	Kingston	2	3	30			

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
<i>Classe 3.</i>												
Fer, en grueuse	858	459						418			371	
do tout autre.		9	5		7	15						
Pierre, pour la taille	233	2				49	33					54
Pommes.		250		38	513							
Orge	69,060	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,000	66,448	195,350	139,798	52,639	53,689
Mais	4,476	5,920	5,080	3,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874
Fleur de farine.			1,188		16	125	87	100	148	222	67	16
Farines, toutes sortes.				872					320	479		
Avoine				726	11	608	362		1,284	1,120	390	524
Pois		1,269	518	477	42	33			3	2	1	75
Seigle		37	2			25						
Graines, toutes sortes.		1										
Tabac, brut.												
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	80,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281
Tous autres produits agricoles, légumes.		1			1		17		798	3	2	
Peaux vertes et sal., cornes et sab.												
Chevaux.		1			2	1	1	2	2	3	2	20
Saindoux et huile de saindoux.	361	205	6			22		54			100	
Lard.	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201	
Tous autres produits agricoles, animaux.					4	68	29	39	32	117		103
Total, classe 3.	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757
<i>Classe 4.</i>												
Cendre.	13	10	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17
Menbles	4	12	6	10	5	6	9	2		1	2	1
Verre, de toutes sortes.	47	6	1					3		1	1	
Mélasses.		18	43			28						
Clous.				1			1					
Huile.		425		78	7	6	14		4			

Statistique des canaux.

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, etc.—Fin.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
<i>Classe 4—Fin.</i>												
Peinture.		4				1						
Poix et goudron.		1					15					
Sucre.	291	484	269	317			12					
Pierre, brute		2		1								
Térébenthine		25	35			8			20	26	105	6
Whisky, bière et autres spiritueux	60	105	53	37	29	100	72	105	193	142	278	36
Marchandises non énumérées.												
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324	246	426	60
<i>Classe 5.</i>												
Barils, vides	1	3		37	128	6	88	40				1
Bois de service, scié.	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678
Douves, pipes et barils.	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139				8
do Indes occident. et pipes	1,198	1,130	451	863		287	131	1,623	270			200
do const., carré, sur navires	3,227	1,574	290		639	1,330						
do do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302		5,680	440
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25		1		
Total, classe 5.	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,827
<i>Classe spéciale.</i>												
Houille		75										
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>												
Briques.....	81	96	78	200	44	66	3	187	84	252	469	1,570
Ciment et chaux hydraulique.....	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	246
Argile, chaux et sable.....	121	36	56	.....	1	1	134	95	8	8	206	426
Poisson.....	18	406	.....	.....	19	.....	95	80	26	7	7	.....
Gypse.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer.....	16,476	11,246	8,725	2,081	12,366	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,865	1,171
do en graine.....	8,131	3,575	2,460	43	10	23	368	573	250	20	112	74
do tout autre.....	900	686	528	366	290	76	1,997	21	290	584	505	387
Sel.....	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,539	4,216	7,440	4,391	2,034
Pierre, pour la taille.....	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....	.....
Avoine.....	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre.....	359	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes.....	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19	.....	52	.....
Chevaux.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	.....	.....	45	3	.....	.....	.....	.....	72	.....	16
Lard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leine.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres articles non énumérés.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3.....	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,405	28,674	11,071	6,076
<i>Classe 4.</i>												
Cendres, potasse et perlasse.....	.....	.....	.....	.....	293	20	.....	.....	.....	.....	.....	88
Ferrocierce et poterie.....	24	116	137	47	10	40	164	336	112	10	31	8
Bois de teinture, etc.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Menthes.....	3	4	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Verre, toutes sortes.....	97	359	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152
Manille.....	.....	5	5	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasse.....	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....	32

Statistique des canaux.

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, etc.—*Suite.*

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>												
Clous.....	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560	276
Huile, en barils.....	54	119	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2
Peinture.....	47	124	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15
Poix et goudron.....	1		50	1		5	1			13	22	15
Résine.....		11	21									352
Cendre de soude.....	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	269
Acier.....	29		3	142		1	423	3	3	1		
Pierre brute.....	5	465	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,820
Sucre.....	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27
Étain.....			1	1		1	1	1	1	2		
Térébenthine.....		14		3		3	4	2	4	19		6
Blanc de plomb.....	10	5	19		9		7		33	34	50	71
Blanc de céruse.....	91	564	791	364	259	174	287	228	124	350	294	220
Whisky, bière, etc.....	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538
Marchandises non énumérées.....												
Total, classe 4.....	5,753	6,093	8,957	5,087	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394
<i>Classe 5.</i>												
Barils, vides.....	40	130	179			227			2			
Bois de service, scié, sur navires.....		175	318									
Articles en bois.....	26	23		3	2							
Total classe 5.....	66	328	497	3	2	227			2			
<i>Classe spéciale.</i>												
Houille.....			40	28								
Grand total.....	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891 et 1892.

	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>ARTICLES.</i>													
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....	22		3				41				4		
Ciment et chaux hydraulique.....			2				31					1	
Poisson.....				1				2					
Fer, chemin de fer.....		79	114	90	40		45				1	10	1
do tout autre.....				8			1				520	494	
Sel.....	258			38	15								
Pierre, pour la taille.....		1	8	735									
Pommes.....			537	66,128			93,503	1,709	2		6,519	8,113	6,438
Orge.....	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	83,481	83,481	102,374	147,045	180,842	127,494	131,222
Maïs.....			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018
Fleur de farine.....					13		13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724
Foin, pressé.....			5	8,579	8,170								
Farines de toutes sortes.....			1										
Toutteaux oléagineux.....	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935
Avoine.....			1						179		1		
Pommes de terre.....			684										50
Seigle.....		16		612	511		236	44	48	151	135	256	26,950
Graines, de toutes sortes.....	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	
Blé.....			5	3			2	2			14	42	
Produits agricoles, légumes.....					73		414	170	30				
Peaux vertes et salées, etc.....				60	6			2		1		3	
Chevaux.....			1	6	6		1	2		32	30	10	
Sanctoux et h. de sanctoux, etc.....				5	7		13	14	19	3	15	2	29
Viandes, autres que le lard.....			1	12	4		1	18	14	3	88	73	1
Lard.....			1	163			106	108	19	21			
Moutons.....				95			1,125	86	18	452		1,237	70
Laine.....													
Total, classe 3.....	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433
<i>Classe 4.</i>													
Instruments aratoires.....		3		1									
Poterie et faïencerie.....		4		1									
Meubles.....			15	25	16		21	24	30	30	21	7	

Statistique des canaux.

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, etc.—Fin.

	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Articles.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 4—Fin.</i>													
Verrerie, de toutes sortes.			66		1		2					1	
Clous.		102	7	51	26		4						
Huile, en barils			995	206	255		6	8			3	1	44
Peinture.			3	6									
Centre de soude			7						3				1
Acier			1	87	7		38			2			
Pierre brute	192		33										1
Blanc de plomb.			2	5									
Whisky, bière et tous autres spiritueux.	14		12	156	26		21	68	151	190	228	167	46
Marchandises non énumérées.	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,831
Total, classe 4.	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422
<i>Classe 5.</i>													
Bois de service, scié, sur navires.	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173
Cercles				26									
Bardeaux.	9		9	25	76	111	463		6	51			
Douves, sauloirs				30	11		2	26	82	333	8	4	54
Articles en bois, etc.	1	4	43	30					141				
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651
Pierre, impropre à la taille.										1,681	18		
Cryolithe.											1,620	1,773	
Total, classe spéciale.	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651
Grand total.	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,497	221,064	297,363	318,259	306,257	300,733

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	629	167	462
do do	658	163	495
do "Alma Munro"	674	284	390
do "Cuba"	660	268	392
do "Lake Michigan"	510	216	294
do do	510	249	261
do "St. Magnus"	1,041	.....	420
do do	1,035	633	402
do do	1,023	635	388
Navire à voiles canadien "Kildonan"	1,140	288	852
Vapeur norvégien "Wergeland"	294	245	49
Total	8,174	3,148	4,405

Nombre de cargaisons de blé	11
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	8,174 tonneaux.
do transbordée à Kingston	3,148 "
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	4,405 "
do restant à Kingston	621 "

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	476	.....	476
do "Cuba"	654	261	393
do do	448	.....	448
do do	644	239	405
do "Alma Munro"	625	54	571
do "Lake Michigan"	482	202	280
do do	490	181	309
Navire à voiles canadien "Jennie"	924	350	574
do do "Jno. Gaskin"	1,023	358	665
do do "Regina"	826	256	570
Total	6,592	1,901	4,691

Nombre de cargaisons de maïs	10
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	6,592 tonneaux.
do transbordée à Kingston	1,901 "
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	4,691 "

Statistique des canaux.

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur cargaison de pois et de seigle, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1892.

POIS.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Lake Michigan"	524	253	271

SEIGLE.

Vapeur canadien "Alma Munro"	507	112	395
do do	629	227	402
do do	627	247	380
do do	659	252	407
do "Cuba"	616	258	358
Totaux	3,038	1,096	1,942

Nombre de cargaisons de seigle	5	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	3,038	tonneaux.
do transbordée à Kingston	1,096	do
do prise à Montréal dans les navires qui sont arrivés à Kingston	1,942	do

RÉCAPITULATION du nombre des navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain jusqu'à Kingston, la quantité transbordée et la quantité prise à Montréal, pour la saison de 1892.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	11	
Maïs.....	10	
Pois.....	1	
Seigle.....	5	
Total		27
Quantité de blé passée par le canal Welland en destination de Montréal	Tonneaux.	Tonneaux.
do mais do do	8,174	
do pois do do	6,592	
do seigle do do	524	
	3,038	
Total passé par le canal Welland		18,328
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé.....	3,148	
Maïs.....	1,901	
Pois.....	253	
Seigle.....	1,096	
Total transbordé		6,398
Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé.....	4,405	
Maïs.....	4,691	
Pois.....	271	
Seigle.....	1,942	
Total de la quantité à Montréal		11,309
Quantité restant à Kingston		621
Total		18,328

Statistique des canaux.

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1892.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	98	69,430	60	30,082	69	62,288	20	11,837	247	173,637
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs		16,776		7,360		27,742		5,341		57,219
Pois		524		.....		.....		.....		524
Seigle		5,066		.....		2,862		608		8,536
Blé		74,528		54,764		56,520		16,739		292,551
Total		96,894		62,124		87,124		22,688		268,880

				Tonneaux.
98	cargaisons sur les	vapeurs canadiens,	quantité totale.....	96,894
60	do	voiliers do	do	62,124
69	do	vapeurs américains,	quantité totale.....	87,124
20	do	voiliers do	do	22,688

P.—QUANTITÉ TOTALE de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1892.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, 98 cargaisons de grain.	96,894	
Voiliers do 60 do	62,124	
Total, navires canadiens.		159,018
Vapeurs américains, 69 cargaisons de grain.	87,124	
Voiliers do 20 do	22,688	
Total, navires américains.		109,812
Total, navires canadiens et américains.		268,830
Distribué comme suit :—		
2 cargaisons transport. à Montréal dans des navires sans transb. à Kingston.		924
25 do arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité de.	18,328	
Transbordé à Kingston. 6,398		
Déchargé. 621	7,019	
Quantité transportée à Montréal sans tranbordement à Kingston.		11,809
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs carg., comme suit :—		
131 cargaisons dans des navires canadiens. 139,766		
89 do do américains 109,812		
Quantité moyenne déchargée.	249,578	
Quantité transbordée pour Montréal.	238,361	
Total, quantité transbordée pour Montréal		244,759
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.		4,341
do transbordée à Cardinal. 3,838		
do restant à Kingston 3,659		
		7,497
Total		268,830

Statistique des canaux.

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1891 et 1892.

	1891.		1892.	
	Nombre de cargai- sons.	Tonneaux.	Nombre de cargai- sons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	209	190,664	158	159,018
do do do américains.....	77	90,153	89	109,812
Total.....	286	280,817	247	268,830
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal		259,655		244,759
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kings- ton		17,196		12,233
Quantité restant à Kingston		1,241		3,659
Quantité transbordée à Cardinal		2,725		3,838
Quantité transportée aux élévateurs à Ogdensburg et trans- bordée à Montréal				4,341
Total		280,817		268,830

2 navires ont transporté leurs cargaisons à Montréal sans transbordement en 1892 contre 3 en 1891.
25 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 44 en 1891.

220 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1892, contre 239 en 1891.

R.—ÉTAT indiquant la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1892 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

Années.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C.P. et G.T.	Total reçu à Montréal.	Expédié par le fleuve Saint- Laurent et le chemin de fer G.T.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884.....	297,326	528,032	825,358	246,643
1885.....	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886.....	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887.....	341,568	452,748	794,316	509,010
1888.....	123,213	542,007	665,220	70,809
1889.....	119,958	812,750	932,708	88,914
1890.....	200,896	1,448,187	1,649,083	244,380
1891.....	102,162	1,616,004	1,718,166	791,691
1892.....	341,376	5,536,818	5,878,194	5,081,459

S.—QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1892 inclusivement, et montant des péages perçus sur cette houille.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1885			193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886			184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887			81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888			172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889			226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80		116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891			185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892			183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1890, ont été réduits de 20 à 10 centins par tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891 et 1892 étant de 20 centins par tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1892, inclusivement.

Années.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	137,134	164,677	23,570 10

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens, entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1892, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	3	2	
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....		3	3
do do animaux.....		6	
Instruments aratoires.....			1
Orge.....			735
Houille.....		89,344	5,372
Mais.....	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie.....			1
Poisson.....			1
Fleur de farine.....	5,089		2,041
Mebles.....	6	8	25
Verrerie.....	1	9	
Chevaux.....			6
Peaux vertes et salées.....	77	26	60
Fer, chemin de fer.....			142
do tout autre.....	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux.....	6	1	5
Farines, de toutes sortes.....	1,188	138	8,579
Viandes, autres que le lard.....		2	12
Manille.....			4
Mélasse.....	43	4	1
Clous.....			51
Avoine.....			731
Huile, en barils.....		300	206
Tourteaux oléagineux.....			1
Pois.....	726		
Lard.....	212	13	163
Peinture.....			6
Guénilles.....			271
Seigle.....	518		
Sel.....			8
Pierre, pour la taille.....		2,584	38
do ouvrée.....	269	353	87
Graines, de toutes sortes.....	2		662
Acier.....	1		
Sucre.....	2		
Spiritueux, bière, etc.....	35	98	156
Tabac, brut.....		5	
Suif.....		2	
Blé.....	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb.....			5
Laine.....			95
Toutes autres marchandises, non énumérées.....	52	109	665
Barils, vides.....		4	
Bois de chauffage, sur navires.....		930	
Cercles.....			26
Bois de service, scié, sur navires.....	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils.....		31	
do pipes.....	2,024	2,738	
do Indes occidentales.....	451	1,946	
Douves, saloirs.....			25
Bardeaux.....			9
Piquets et perches pour clôtures sur navires.....		1	
Bois de construction, carré.....	2,604	74,329	
Articles en bois et bois en partie fabriqué.....	199	35	30
Total.....	205,394	184,502	175,455

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal
Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	36	10	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	7	7	.....
do do animaux.....	2	2	.....
Instruments aratoires.....	9	9	.....
Orge.....	38	52	.....
Houille.....	.....	32,598	4,293
Maïs.....	55,552	9,552	53,707
Bestiaux.....	.....	1	.....
Poisson.....	.....	13	.....
Fleur de farine.....	9,659	.....	1,715
Meubles.....	10	17	16
Verrerie, de toute sortes.....	.....	10	1
Foin, pressé.....	.....	.....	13
Chevaux.....	.....	2	6
Peaux vertes, cornes et sabots.....	.....	.....	73
Fer, toute autre.....	.....	8	40
Cryolithe et miner. chim., et autre minéral, excep. le fer.....	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	2	7
Farines, de toutes sortes.....	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard.....	.....	28	4
Marbre.....	.....	.....	1
Clous.....	1	.....	26
Avoine.....	872	.....	9,874
Huile, en barils.....	78	354	255
Pois.....	433	.....	.....
Lard.....	318	.....	.....
Seigle.....	477	.....	.....
Sel.....	.....	364	.....
Pierre, pour la taille.....	.....	2,059	15
do impropre à la taille.....	317	190	7
Graines, de toutes sortes.....	.....	111	511
Mouton.....	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc.....	.....	11	26
Térébenthine.....	1	.....	.....
Blé.....	84,322	2,549	40,975
Tous autres articles et marchandises non énumérés.....	37	104	480
Barils, vides.....	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires.....	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires.....	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils.....	.....	22	.....
do pipes.....	200	487	.....
do Indes occidentales.....	863	406	.....
Bardeaux.....	.....	7	76
Bois de construction, carré.....	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....	68	3	11
Total.....	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal
Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	97		
Pommes.....	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	1		
do do animaux.....	2		
Orge.....			228
Houille.....		31,350	4,974
Maïs.....	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie.....	1		
Fleur de farine.....	2,874		124
Meubles.....	5	11	
Chevaux.....	2	1	
Fer, en gueuse.....		100	
do tout autre.....	7		
Minerai de fer.....			987
Saindoux et huile de saindoux.....		2	
Farines, de toutes sortes.....	16		
Avoine.....			882
Huile, en barils.....	7	568	
Pois.....	11		
Peinture.....		68	
Lard.....	30		
Sel.....		407	
Pierre, pour la taille.....		3,749	
do ouvrée.....		8	
Graines, de toutes sortes.....	42	10	
Spiritueux, bière, etc.....		25	
Suif.....	2	4	
Blé.....	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées.....	28	8	2
Barils, vides.....	128	8	
Bois de chauffage, sur navires.....		540	
Bois de service, scié.....	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds.....	856	604	
Bardeaux.....			111
Bois de construction, carré.....	11,767	69,616	
Articles en bois.....	76		
Total.....	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10-centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	cendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	44	10	11
Pommes.....	49		
Produits agricoles non énumérés, légumes.....		1	1
Briques.....			41
Ciment et chaux hydraulique.....			26
Houille.....		49,724	5,400
Mais.....	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine.....	2,934		7,591
Meubles.....	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes.....			2
Chevaux.....	1		1
Peaux vertes et salées, etc.....			414
Fer, en gueuse.....		617	43
do tout autre.....	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux.....	22	9	13
Farines, de toutes sortes.....	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard.....	67	64	1
Marbre.....		2	
Mélasse.....	28	7	
Clous.....			4
Avoine.....		41	4,790
Huile.....	6	28	6
Pois.....	608		
Lard.....	936	407	106
Peinture.....	1	1	
Guénilles.....			13
Sel.....		29	1
Pierre, pour la taille.....		4,314	
do brute.....		103	38
Graines de toutes sortes.....	33	3	236
Sucre.....			3
Spiritueux, bière, etc.....	8	12	21
Tabac, brut.....	25		
Suif.....	1	2	1
Blé.....	86,815	969	53,258
Laine.....			1,125
Marchandises non énumérées.....	100	46	793
Barils, vides.....	6	2	
Flottes.....		20	
Bois de service, scié, sur navires.....	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc.....		22	
Douves et fonds, barils.....		57	
do pipes.....	332	339	
do Indes occidentales.....	287	444	
Bardeaux.....		12	463
Bois de construction, carré.....	16,740	44,335	
Articles en bois.....	101	45	2
Total.....	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le egle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	113		
Pommes.....	33		
Produits agricoles non énumérés, légumes.....			2
Instruments aratoires.....			9
Orge.....			1,709
Houille.....		25,968	1,163
Maïs.....	24,609	6,898	83,431
Poisson.....			2
Fleur de farine.....	6,140		11,780
Meubles.....	9	9	24
Chevaux.....	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.....			170
Fer, en gueuse.....		1,137	
do tout autre.....		7	
Saindoux et huile de saindoux.....		6	14
Farines, de toutes sortes.....	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard.....	29	15	18
Clous.....	1		
Avoine.....			12,050
Huile.....	14	190	8
Tourteaux oléagineux.....	17		
Pois.....	362		
Lard.....	418		
Pierre, pour la taille.....		86	108
do brute.....	12	543	
Graines.....		4	44
Sucre.....	15		1
Spiritueux.....		99	63
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Laine.....			86
Toutes autres marchandises non énumérées.....	72	123	468
Barils, vides.....	88		24
Bois de service, scié.....	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds de barils.....		27	
do pipes.....	184		
do Indes occidentales.....	131	838	
Bois de construction, carré.....	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré.....	45	1	2
Total.....	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1888.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	85		
Pommes.....		45	
Orge.....			2
Ciment et chaux hydraulique.....			4
Houille.....		27,133	878
Maïs.....	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie.....		4	1
Fleur de farine.....	3,865		8,563
Meubles.....	2	1	30
Verre, de toutes sortes.....	3	2	
Foin, pressé.....		20	
Chevaux.....	2		
Peaux vertes et salées.....			39
Fer, en gueuse.....		549	
do tout autre.....	418	490	
Saindoux et huile de saindoux.....	54	12	18
Farines, de toutes sortes.....	100		11,598
Viandes, autres que le lard.....	39	6	14
Avoine.....			26,510
Huile.....		3	
Pois.....		54	
Lard.....	265	61	19
Chiffons.....			14
Seigle.....		632	179
Pierre, pour la taille.....		6,535	
do brute.....		126	
Graines, de toutes sortes.....	12	1	48
Acier.....			3
Sucre.....		2	4
Spiritueux.....	3	2	151
Suif.....			1
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Laine.....			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	105	34	1,435
Barils, vides.....	40		133
Bois de service, scié.....	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils.....	15	7	
do pipes.....	124		
do Indes occidentales.....	1,623	13	
do saloirs.....	1	1	
Bardeaux.....			6
Bois de construction, carré, sur navires.....	11,586	33,669	
Articles en bois, etc.....	25		8
Total.....	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue aux ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille.....	.....	25,931	1,124
Maïs.....	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie.....	.....	1	1
Poisson.....	.....	5	.....
Fleur de farine.....	6,841	.....	5,017
Meubles.....	.....	4	30
Chevaux.....	2	.....	1
Fer, en gueuse.....	.....	613	.....
do tout autre.....	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	5	19
Farines, de toutes sortes.....	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard.....	32	2	3
Mélasse.....	.....	.....	88
Avoine.....	320	.....	27,492
Huile, en barils.....	4	2	.....
Tourteaux oléagineux.....	798	.....	.....
Pommes de terre.....	.....	.....	1
Lard.....	1,220	114	21
Seigle.....	1,284	634	.....
Sel.....	.....	316	.....
Pierre, pour la taille.....	.....	6,784	.....
do brute.....	.....	11	2
do impropre à la taille.....	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes.....	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc.....	20	8	190
Suif.....	.....	.....	13
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Laine.....	.....	.....	452
Marchandises.....	193	129	1,591
Barils, vides.....	.....	.....	173
Bois de service, scié.....	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc.....	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer.....	.....	852	.....
Billots.....	.....	.....	158
Douves et fonds, barils.....	.....	4	.....
do pipes.....	202	304	.....
do Indes occidentales.....	68	559	.....
Bardeaux.....	.....	.....	51
Piquets, etc.....	.....	17	.....
Bois de construction, carré.....	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc.....	.....	.....	2
Total.....	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1890.			
Alcalis.....	70		
Tous autres produits, animaux	14		
do légumes.....	1		
Orge.....			6,519
Briques.....			4
Houille.....		22,781	615
Maïs.....	134,966	11,534	180,842
Poisson.....	49		
Fleur de farine.....	3,065		9,204
Meubles.....	1	1	21
Verre, de toutes sortes.....	1		
Chevaux.....	3		1
Fer, tout autre.....			1
Cryolithe.....		1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux.....		5	30
Farines.....	222		20,482
Viandes.....			15
Avoine.....	479	73	27,030
Huile, en barils.....	6		
Tourteaux oléagineux.....	2		
Peinture.....			3
Pois.....			14
Lard.....	221	19	88
Pommes de terre.....			1
Seigle.....	1,120	1	
Sel.....		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
do brute.....		639	18
Graines, de toutes sortes.....	2		135
Spiritueux, etc.....	26		228
Suif.....	54		
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Bianc de plomb.....			1
Marchandises.....	142	32	1,822
Barils, vides.....			7
Bois de chauffage, sur navires.....		1,398	
Bois de service, scié, sur navires.....	3,195	3,767	47,590
do en radeaux.....	384		
Douves et fonds, pipes.....		187	
do Indes occidentales.....		36	
Bardeaux.....			14
Bois de construction, carré, sur navires.....		73,112	
do en radeaux.....		17,683	
Articles en bois.....	1		1
	219,539	144,301	327,833
Maïs.....	16,033		
Avoine.....	400		
	16,433		*16,433
Total.....	235,972	144,301	311,400

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40		42
Produits agricoles.....	2		8,113
Orge.....			127,494
Maïs.....	52,539	5,144	1,382
Houille.....		20,698	6,802
Fleur de farine.....	3,324		1
Poisson			7
Meubles	2	2	1
Verre.....	1		3
Chevaux.....	2	2	
Poin.....		21	
Fer, en gueuse.....	371	128	
do tout autre.....		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farines, de toutes sortes.....	67		26,096
Viandes, autres que le lard.....		1	2
Mélasses		20	18
Avoine.....			52,823
Huile.....			1
Pois.....	390		
Lard.....	201		73
Chiffons.....			60
Seigle.....	64,978	969	
Graines, de toutes sortes.....	2		256
Sel.....		1,861	494
Pierre pour la taille do brute.....		6,602 7	
Tabac.....	1		
Suif.....		9	8
Blé.....	159,785	692	32,097
Douves, pipes.....		8	
Whisky et toutes autres liqueurs.....	105	57	167
Laine.....			1,237
Marchandises.....	278	6	1,779
Cryolithe.....		1,098	1,773
Bois de service, sur navires.....	2,991	1,300	56,456
do en radeaux.....	917		
Bois de construction, en radeaux	5,680	14,638	
Barils.....			4
	291,776	54,315	317,209
Maïs.....	12,169		
Blé.....	5,648		
	17,817		*17,817
Total.....	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laur-ent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle (et l'avoine pour l'exportation), à destination de Montréal, ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal; la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour l'année 1892.

ARTICLES.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1892.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	17	2	
Pommes.....	54		
Orge.....			6,433
Mais.....	53,689	7,637	131,222
Houille.....		14,839	651
Fleur de farine.....	2,874		11,018
Poisson.....	9		
Meubles.....	1		7
Peaux vertes et salées.....	20		
Cheveaux.....	2		
Fer, en gueuse.....		100	
do tout autre.....		765	1
Farines, de toutes sortes.....	16		31,724
Viandes, autres que le lard.....	94		29
Avoine.....			36,935
Huile.....		7	
Pois.....	524		
Pommes de terre.....			1
Lard.....			44
Seigle.....	9,119	273	
Sel.....		865	
Graines, de toutes sortes.....	75		50
Acier.....			1
Pierre, pour la taille.....		1,264	
Sucre.....			20
Blé.....	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc.....	6	15	46
Laine.....			70
Marchandises non énumérées.....	36	13	1,304
Barils vides.....	1		29
Bois de service, scié, sur navires.....	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré.....	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes.....	8	80	
do Indes occidentales.....	200	76	
Bardeaux.....			25
Total.....	263,144	74,227	330,403
*Blé.....	+ 4,341	- 4,341	
Total.....	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été admise sur le blé, le blé d'inde, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

Statistique des canaux.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	.....
Mais	55,552	9,552	53,707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge .....	.....	.....	228
Mais	44,401	9,906	63,229
Avoine .....	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle .....	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge .....	.....	.....	.....
Mais	116,517	8,871	93,503
Avoine .....	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle .....	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge .....	.....	.....	1,709
Mais	24,609	6,898	33,431
*Avoine .....	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle .....	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....			2
Mais.....	66,443	25,469	102,974
Avoine.....			26,510
Pois.....		54	
Seigle.....		632	179
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Total du grain.....	160,358	40,520	169,664
Autres articles.....	23,541	73,281	68,803
Total.....	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge.....			
Mais.....	195,350	11,200	147,045
Avoine.....	320		27,492
Pois.....			
Seigle.....	1,284	634	
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Total du grain.....	267,769	19,075	213,766
Autres articles.....	25,158	111,509	99,808
Total.....	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge.....			6,519
Mais.....	150,999	11,584	180,842
Avoine.....	879	73	27,030
Pois.....			14
Seigle.....	1,120	1	
Blé.....	75,515	5,241	31,527
Total du grain.....	228,513	16,899	245,932
Autres articles.....	7,459	127,402	81,901
Total.....	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge.....			8,113
Mais.....	52,539	5,144	127,494
Avoine.....			52,823
Pois.....	390		
Seigle.....	64,978	969	
Blé.....	159,785	692	32,097
Total du grain.....	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal.....	+ 17,817		- 17,817
Total.....	295,509		202,710
Autres articles.....	14,084	47,510	96,682
Grand total.....	309,593	54,315	299,392

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

‡ Sur cette quantité du grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

Statistique des canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Octario.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge			6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine			36,935
Pois	524		
Seigle	9,119	273	
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal	* 4,341	4,341	
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Grand total	267,485	69,886	330,403

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1883.		
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	53,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403

* De cette quantité, 16,433 ton. de grain ont été transp. à Montréal en 1890; et 17,817 ton. en 1891.

CANAUX—

ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Canal Welland, 1891.....	205 00			6,519 99	28,972 97
do 1892.....		242 54		11,510 42	25,056 46
Augmentation.....		242 54		4,990 43	
Diminution.....	205 00				3,916 51
Canaux du Saint-Laurent, 1891	15 52			201 50	8,151 22
do 1892				570 75	9,949 00
Augmentation.....				369 25	1,797 78
Diminution.....	15 52				
Canal Chambly, 1891.....				3,310 07	
do 1892				19 45	3,463 15
Augmentation.....				19 45	153 08
Diminution.....					
Canal Rideau, 1891.....				41 14	609 33
do 1892.....			72 00	9 20	847 23
Augmentation.....			72 00		237 90
Diminution.....				31 94	
Canaux de l'Ottawa, 1891				541 88	8,064 90
do 1892.....				432 50	6,526 48
Augmentation.....					
Diminution.....				109 38	1,538 42
Canal Saint-Pierre, 1891.....				28 89	154 70
do 1892.....	31 10		1 06	180 14	254 58
Augmentation.....			1 06	151 25	99 88
Diminution.....	31 10				
Canal de la Vallée de la Trent, 1891.....				2 70	71 53
do 1892				78 50	59 00
Augmentation.....				75 80	
Diminution.....					12 53
Canal Murray, 1891.....				13 52	54 85
do 1892.....				24 39	66 32
Augmentation.....				10 87	11 47
Diminution.....					
Total, augmentation. . .		242 54	73 06	5,475 73	
Total, diminution.....	189 42				3,167 35

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1891, \$49,834.98; revenu actuel, \$300,516.99.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1892, \$40,030.83; revenu actuel, \$313,680.21.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1891 et 1892.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
28,772 52	25,662 27	31,879 90	33,200 17	29,979 75	14,234 57	976 16	200,403 30
21,838 60	26,462 27	26,650 27	31,281 49	30,205 81	21,176 64	2,053 42	196,477 92
6,933 92	800 00	5,229 63	1,918 68	226 06	6,942 07	1,077 26	3,925 38
13,629 48	15,732 89	12,600 99	10,688 44	10,892 53	8,640 03	101 37	80,653 97
15,877 85	16,916 14	12,486 40	10,973 91	12,225 28	9,043 62	82 34	88,125 29
2,248 37	1,183 25		285 47	1,332 75	403 59		7,471 32
		114 59				19 03	
3,026 21	3,176 19	2,746 49	2,180 91	3,197 81	1,897 20		19,534 88
2,757 04	3,021 47	3,719 52	3,072 86	3,494 99	1,432 37		20,980 85
		973 03	891 95	297 18			1,445 97
269 17	154 72			464 83			
1,151 39	1,145 24	966 88	819 04	901 42	508 61	2 84	6,145 89
810 52	983 36	923 33	701 69	721 04	430 27	0 50	5,499 14
		43 55	117 35	180 38	78 34	2 34	646 75
6,938 18	6,898 19	5,422 33	4,598 07	4,649 97	3,343 87	1 00	40,458 39
6,692 54	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,545 83	2,759 03		43,084 68
		1,802 83	1,683 95	1,895 86			2,626 29
245 64	277 07			584 84		1 00	
112 98	102 35	111 36	286 05	438 40	383 37	163 66	1,781 76
368 24	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	207 13	3,155 86
255 26	310 72	301 58	195 78	5 05		43 47	1,374 10
				21 05			
119 95	129 86	139 60	125 24	95 05	19 80		703 73
113 79	159 11	137 86	114 30	90 07	49 38		802 01
	29 25				29 58		98 28
6 16		1 74	10 94	4 98			
135 67	146 09	178 74	63 85	46 05	31 28		670 05
80 29	124 86	103 35	80 22	64 11	41 75		585 29
			16 37	18 06	10 47		
55 38	21 23	75 39					84 76
5,346 51	1,708 32		1,026 55	3,599 60	6,236 65	1,098 36	8,359 07
		2,387 46					

Total pour l'année 1891..... 350,351 97
Total pour l'année 1892..... 358,711 04

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1891 et 1892.

Statistique des canaux.

	FARINE.	Blé.	MAÏS.	ORGE.	AVOINE.	SEIGLE.	TOUTS AUTRES.	BOIS.	TOTAL.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042	64,897	617,244
do 1892	17,048	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815	86,072	613,500
Augmentation	3,531	33,361	7,368	1,680	15,786	56,496	4,773	21,185	3,744
Diminution									
Canaux du Saint-Laurent, 1891	8,123	190,843	67,603	17,606	8,923	66,917	42,730	48,322	451,067
do 1892	8,546	262,890	59,340	9,340	44,294	10,119	54,597	37,375	486,001
Augmentation	423	72,047	8,263	8,266	35,371	56,798	11,867	10,847	35,584
Diminution									
Canal Chambly, 1891	228			842	1,239		2,474	97,361	102,344
do 1892	285			842	3,034		907	91,464	95,690
Augmentation	57				1,795		1,567	6,097	6,651
Diminution									
Canal Rideau, 1891	690	290	22	373	124	170	437	38,524	40,630
do 1892	369	65	20	82	1,551	81	463	29,622	32,233
Augmentation									
Diminution	321	225	2	291	1,427	89	26	8,902	8,377
Canaux de l'Ottawa, 1891	112	18		150	1,038		3,275	424,116	428,709
do 1892	26	28	4	76	4,579	57	1,749	469,727	476,246
Augmentation									
Diminution	86	10	4	74	3,541	57	1,526	45,611	47,537
Canal Saint-Pierre, 1891	1,209							2,827	4,126
do 1892	2,215							4,572	6,787
Augmentation	916							1,745	2,661
Diminution									
Canal de la Vallée de la Trent, 1891	25							794	819
do 1892								1,537	1,537
Augmentation								743	718
Diminution	25								
Canal Murray, 1891	14	816	3	756	17	527	519	834	3,486
do 1892	41	765		573	51	34	1,983	2,539	5,986
Augmentation									
Diminution	27	51	3	183	34	493	1,464	1,705	2,500
Total, augmentation	4,522	105,142	896	11,336	26,382	113,819	15,037	45,143	70,175
Total, diminution									
Total pour l'année 1891	1,643,425								
do 1892	1,718,600								

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA.

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Total des péages.
	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.				
B. is de chauffages, en ra leaux												
Carrelés												
Echafons à loutillon	15	1,473	3	20,230		54,173	18	86,054	86,072	1 87	15,425 63	15,427 50
B. is de serv., scés, sur navires en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télé. raphe, sur navires.	5	96		121			5	217	217	0 25	6 78	6 78
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux												
Lignes de ch. " en radeaux	185	1,315		1,055			185	2,370	2,555	9 72	94 33	104 05
Billots de sciage.				35				88	88		16 10	16 10
Douves et fonds, barils.						88		276	276		51 68	51 68
" " pipes.												
" " Indes occid.						25		25	25		18 10	18 10
Douves, saloirs.												
Bardeaux												
Piquets et perches pour clô- tures, sur navires.												
Piquets et perches pour clô- tures, en radeaux.				440								
Bois de const., carré, sur nav.	100	8,090					70	43,648	43,648	2 82	6,541 16	6,541 16
" " en rad.		70						170	170		1 98	4 80
Traverses												
Articles en bois et bois en par- tie fabriqués	2				5		7		7	2 80		2 80
Total, fret payant péages.	4,932	87,642	2,945	32,583	240,182	300,733	12,391	264,390	260,450	885,348	47,589 90	130,554 59
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.												
Alcalis, potasse et perlasse.			88.					88.				88

Ciment et chaux hydraulique.	869		701						1,570			1,570
Argile, chaux et sable.			240						240			240
Faïencerie et porcelaine.	2		6						8			8
Poisson			426						426			426
Meubles			3						3			3
Verrerie, de toutes sortes			152						152			152
Fer, chemin de fer	957		214						1,171			1,171
" " en gueuse			74						74			74
" " tout autre.	20		367						387			387
Saindoux et huile de saindoux			16						16			16
Mélasses			32						32			32
Clous	25		251						276			276
Huile, en barils			2						2			2
Peinture	15		15						15			15
Poix et goudron.	15		15						15			15
Sel	50		1,984						2,084			2,084
Centres de sonde.			352						352			352
Spiritueux, bière, etc.	14		206						220			220
Acier	258		11						145			145
Terre, pour la taille			857						1,320			1,320
Sucre	463		27						27			27
Etain			6						6			6
Blanc de plomb.			22						71			71
Blanc de céruse	49		13						13			13
Laine			437			5			538			538
Marchandises.	96											
Cryolite, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rid.			286						286			286
Grand total, fret.	7,750	87,642	9,733	32,583	240,332	300,733	12,391	264,390	270,206	685,348	955,554	955,554
Total des péages sur navires.												
do passagers												8,522 85
do articles en franchise.												263 84
Total des péages.												8,786 69
Amendes et dommages.												139,426 66
Autres recettes.												195,803 25
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau												540 95
												133 72
												196,477 92

B. H. TEAKLIPS,
Compilateur de la statistique des canaux.

Statistique des canaux.

N° (A) 8.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Pfin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux.												
Cercles.												
Echalas à houblon.												
Bois de service, scié, sur nav. do en rad.	650	29,280			1,178		85,231		85,234	0 52	15,332 92	15,333 44
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.												
Mâts télégraphes, en radeaux.												
Liens de ch. de fer, sur nav. do en rad.												
Billots de siège.								88	88		16 10	16 10
Douves et fonds, barils do do pipes.								276	276		51 68	51 68
do do Indes occid. do salors.				25				25	25		18 10	18 10
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.												
Bois de const., carré, sur nav. do en rad.	8,000	440			35,118		43,648		43,648		6,541 16	6,541 16
Traverses. do												
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	2		5				7		7	2 80		2 80
Total, fret payant péages	484	29,670	240,182	300,733	12,391	263,273	253,924	666,266	920,190	47,363 67	120,360 28	176,722 95
<i>Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St. Laurent —</i>												
Alcaïs, potasse et perlasse.												
Ciment et chaux hydraulique.	869	701					88	1 570	88			1,570

Argile, chaux et sable.	240						240				40	
Faïence et porcel.	6						8				8	
Poisson.	426						426				426	
Membres.	3						3				3	
Verrerie, de toutes sortes.	152						152				152	
Fer, chemin de fer.	957						1,171				1,171	
do en gueuse.	74						74				74	
do tout autre.	367						387				387	
Saindoux et huile de saindoux.	10						16				16	
Mélasse.	32						32				32	
Cioux.	251						276				276	
Huile, en barils.	2						2				2	
Peinture.	15						15				15	
Poix et goudron.	15						15				15	
Sel.	1,984						2,034				2,034	
Centre de soude.	50						352				352	
Spiritueux, bière, etc.	14						220				220	
Acier.	258						369				369	
Pierre, pour la taille.	463						145				145	
Sucre.	27						27				27	
Etain.	6						6				6	
Blanc de plomb.	49						71				71	
Blanc de céruse.	49						13				13	
Laine.	96						538				538	
Marchandises.												
Crystalite, en fr., ayant payé pleins péages sur le c. Rideau							286				286	
Grand total, fret . . .	3,302	72,590	7,055	29,670	240,332	300,733	12,391	263,273	263,680	666,266	929,946	
Total, péages sur navires												8,094 44
do passagers												53 25
do en franchise												57 40
Total des péages												55,511 36
												137,654 30
												16,382 06
												110 65
												193,165 66

B. H. TEAKLES,
Comptable de la statistique des canaux.

N^o (A) 9.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.												
Pommes.									229			5 74
Produits agricoles, non énumérés, légumes.												
Produits agricoles, non énumérés, animaux.									491			24 70
96 Instruments aratoires												
Orges.	28								28			0 44
Os.												
Soufre.												
Ciment et chaux hydraulique.	314		472						786			73 70
Argile, chaux et sable.	70								70			5 25
Houille.									491			59 13
Mais.												
Bestiaux.	1								1			0 02
Coton, brut.												
Faïence et poterie.												
Bois de teint. et mat. tinctor.												
Poisson.												
Lin et chanvre.												
Fleur de farine.	4,618								4,618			115 50
Meubles.	1								1			0 02
Cypse.	200								200			5 00
Verrerie, de toutes sortes.												
Foin, pressé.												
Chevaux.	59											
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		24							83			1 73
Glace.												

97 Fer, chemin de fer.												0 62
“ en grueuse.												
“ tout autre.	32								32			
Cryolite ou minéral chimique et autre min., excepté le fer.												
Saindoux et huile de saindoux.												
Farines, de toutes sortes.												
Vianées, autres que le lard.												
Marbre.												
Manille.												
Mélasses.												
Clo's.	8								8			0 15
Avoine.	238								238			47 60
Huile (en baril).												1 75
Tourteaux oléagineux.												
Pois.									35			
Pommes de terre.												
Lard.												
Peinture.												
Pois en goutron.												
Graines.												
Graines de sode.												
Graines, de toutes sortes.												
Montons.	263								263			16 42
Cendres de soude.												
Acier.	346								346			7 09
Spiriteux, bière, etc.	3								3			0 27
Tabac, brut.												
Suif.												
Phain.												
T-rébreuthine.												
Ble.	2,200		240						2,440			412 47
Blanc de plomb.												
Blanc de céruse.												
Laine.												
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Écorces.	874								874			29 66
Barils, vides.												
Courbes pour bâtiments.												
Flottes.												
Bois de claufage, sur navires.	15		1,350						1,365			308 11

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.		Montant des péages.— Montée.		Montant des péages.— Descente.		Total, montant des péages.	
	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	Montée.	Des- cente.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Bois de chauffage, en radeaux																
Cercles.																
Echalas à houblon.	15	823					15	823								
Bois de serv., scié, sur navires, en radeaux.															1 35	92 71
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.																
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	5	96					5	217							0 25	6 78
Bois de ch. de fer, sur nav.																
Bois de ch. de fer, en rad.	185	1,315					185	2,370							94 33	104 05
Billots de sciage																
Donves et fonds, barils.																
“																
“																
Indes occid.																
Donves, saloirs.																
Bardeaux.																
Piquets et perches pour clô- tures, sur navires																
Piquets et perches pour clô- tures, en radeaux.																
Bois de const., carré, sur nav. en rad.	100	70					100	70							2 82	1 98
Traverses.																
Articles en bois et bois en par- tie fabriqué																
Tota', fret payant péages	4,448	15,072					2,078	2,913							25,608	1,421 54

Total, péages sur navires.	428 41	822 46
“ “ passagers	210 59	393 59
Total, péages	865 23	2,037 59

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 AVRIL 1893.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. Montée.		Montant des péages. Descente.		Montant total des péages.	
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse.		36							88	36	124	17 60	7 20	24 80	754 10	
Pommes.	20	5,189	6					6	26	5,196	5,221	2 32	751 78			
Produits agricoles non énumérés, légumes.	265	3,820			1			1	266	3,820	4,086	32 73	209 89			242 62
Produits agricoles non énumérés, animaux.	125	2,490							125	2,490	2,615	8 92	367 08			376 00
Instruments aratoires.	96	1							96	1	97	12 01	0 10	473 74		
Orge.	741	8,599							741	8,599	9,340	27 81	451 93			479 74
Briques.	10,318	362			193			193	10,511	362	10,873	420 27	23 93			445 30
Os.	557	75							557	75	557	54 58	9 06			64 64
Soufre.	2,922	242							3,558	242	3,800	481 00	9 06			490 06
Ciment et chaux hydraulique.	18,531	5,561			40			3,104	21,675	6,693	28,368	875 33	455 14			1,330 47
Argile, chaux et sable.		66,926			8			103,612	8	1,527	178,073	25,073 16	25,073 16			25,073 16
Houille.	8	4,318	15						8	4,333	4,341	0 72	264 86			265 58
Mais.	51	241							51	241	292	2 93	17 54			20 47
Bestiaux.									161	19	180	20 63	2 90			23 53
Coton, brut.	151	19	10					108	153	8 29	183	8 29				8 29
Éponge et poterie.	45								881	42	926	94 61	2 91			97 52
Bois de teint. et mat. tinctor.	834	42	50													
Poisson.																
Lin et chanvre.									844	4,918	5,762	57 50	600 57			658 07
Pluie de farine.	346	4,914				4			349	864	1,213	37 87	175 87			213 74
Moules.	2,473	87	3						2,473	87	2,510	33 55	1 42			34 97
Gypse.	458	655							480	71	551	6 65	99 76			106 41
Verre, de toutes sortes.	48		152					2	468	655	1,113	17 71	40 12			57 83
Cochons.	183	318							183	318	501	11 19	20 61			31 80
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		47														
Glace.																

Fer, chemin de fer.	989	4	214						1,203	4	1,207	177 69	0 15			177 84
" " tout autre.	1,184	10	64						1,248	10	1,258	157 10	0 38			157 48
Minéral de fer.	11,754	1,817	381						12,135	1,817	13,952	658 89	72 52			731 41
Cryolithe ou minéral chim., et autres minéraux, excepté le fer.																
Saindoux et huile de saindoux.	130	72	16						146	72	218	17 74	2 78			20 52
Farines, de toutes sortes.	613	611							613	611	1,224	25 27	31 18			56 45
Viandes, autres que le lard.	15	5							12	5	20	1 82	0 53			2 35
Marbre.	9								17		17	1 55				1 55
Manille.	700	22	32						9	22	754	73 39	1 10			73 49
Mélasse.	1,136	684	263						1,440	684	2,133	275 35	35 40			310 75
Clous.	872	43,422	1						872	43,422	44,294	29 92	2,050 16			2,080 08
Avoine.	808	157	1						930	157	1,087	17 71	22 70			40 41
Huile, en barils.	3								3		3	0 16				0 16
Tourteaux oléagineux.	540	46,870							549	46,870	47,419	15 56	2,854 25			2,869 84
Pois.	52	87	17						139	87	222	7 41	9 41			16 82
Pommes de terre.	376	192	17						376	192	568	39 17	9 82			48 99
Lard.	212	187	17						442	187	630	12 65	50 43			63 08
Peinture.	71	48	15						287	48	335	24 47	2 75			27 22
Pois et goudron.	57	66							57	66	123	6 00	12 90			18 90
Grainilles.	315	47							17	47	1,000	1 66	69 16			70 82
Beurre.	3,647	31	1,941						2,117	47	2,164	108 90	2 35			111 25
Sel.	191	160	145						1,809	31	5,619	713 37	1 52			714 89
Pierre, pour la taille.	326								1,326	220	2,029	84 62	26 25			110 87
" " impropre à la taille, non ouvrée.	83	4,268							83	4,268	4,351	1 65	85 35			87 00
Graines, de toutes sortes.	6,076	379							6,076	379	6,455	229 84	16 55			246 39
Montons.	630	85	373						1,008	35	1,043	198 98	5 35			8 34
Cendres de soude.	1,015	13	11						1,026	13	1,039	132 80	0 51			204 33
Acter.	4,783	34	806						5,579	34	5,713	1,126 81	3 20			1,130 01
Sucre.	373	473	221						594	483	1,077	106 00	91 05			197 05
Spiritueux, bière, etc.									1		1	0 10	0 08			0 18
Tabac, brut.	36	17							36	17	408	73 08	1 30			74 38
Pluie.	23	267	27						164	26	190	11 45	1 30			12 75
Térébenthine.	14,465	49,087							14,465	54,154	68,609	542 22	3,860 20			4,402 42
Blanc de plomb.	150		8						158		158	30 82				30 82
Blanc de céruse.	192		13						275		275	55 96				55 96
Laine.									13		23	1 95	1 50			3 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	6,505	2,840	477						8,632	3,361	11,993	1,192 31	492 10			1,684 41
Écorce.	415	7							434	7	441	46 82	0 59			47 41
Barils, vides.	3,100	4,364							3,100	4,364	7,464	57 75	70 77			128 52
Flottes.	6,202	7,345	9						6,326	8,515	14,897	106 70	227 19			333 89

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages.		Montant des péages.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	\$ cts.	\$ cts.	Montant total des péages.	
													\$ cts.	\$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux.														
Houblon.														
Échalas à houblon.														
Bois de serv., scié, sur navires.	20,097		38	197			527		13,540			495 29	605 22	1,100 51
" " " en radeaux.	125								148				5 64	5 64
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.									18,540			2 95	388 50	388 50
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.	148								148				2 95	2 95
Liens de ch. de fer, sur navires.									88			2 00	418 24	420 24
" " " en radeaux.									80				2 50	2 50
Billots de sciage.	88								104				3 90	3 90
Donves et fouds, barils.									25			3 87	0 45	4 32
" " pipes.														
" " Indes occid.														
" " saloirs.	25													
Bardeaux.														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.	628								628			22 88	26 14	49 02
Bois de cons., carré, sur navires.	2,057								2,057			7 25	186 85	235 75
" " " en radeaux.	7,237								1,630			48 90	21 40	21 40
" " " en radeaux.	1,630								8,222					
Traverses.														
Articles en bois et bois en partie fabriqué.	26								26			8 60	3 50	12 10
Total, fret payant péages	130,423	333,645	6,190	1,424	702	2,046	8,367	116,411	145,682	453,526	599,208	9,419 10	40,154 90	49,574 00

Articles en franchise, ayant payé précédemment sur le canal Welland.

Pommes. 54
Aleuris. 17

Mais.	54,999	9	54,999	9	54,999	9
Poisson.	2,874	1	2,874	1	2,874	1
Fleur de farine.						
Meubles.			289			
Peaux vertes et salées, etc.	20	2	20	2	20	2
Chevaux.	16	16	16	16	16	16
Farines, de toutes sortes.	94	94	94	94	94	94
Vianades, autres que le lard.	524	524	524	524	524	524
Pois.	9,119	75	9,119	75	9,119	75
Seigle.	75	75	75	75	75	75
Graines, de toutes sortes.	194,281	6	194,281	6	194,281	6
Blé.	6	6	6	6	6	6
Whisky et autres spiritueux.	36	36	36	36	36	36
Marchandises.	1	1	1	1	1	1
Barils, vides.	1,678	440	1,678	440	1,678	440
Bois de serv., scié, sur navires.	440	8	440	8	440	8
ois de cons., carré, en rad.						
Douilles et fouds, pipes.	200	200	200	200	200	200
Indes occid.			99,869		99,869	
Houille, en fr., par arrêté du c.	73,031					
Oryzolle, en fr., avant payé pleins péages sur le c. Rideau.	614	614	614	614	614	614
Articles en franchise, pour le cons. des canaux, A. C., 1884.	456	456	456	456	456	456
103 Ciment et chaux hydraulique.	500	500	500	500	500	500
Argile, chaux et sable.			1,398		1,398	
Houille.	10	10	10	10	10	10
Fer, tout autre.	121	1	121	1	121	1
Bois de serv., scié, sur navires.	1	1	1	1	1	1
Piquets, etc.	124	124	124	124	124	124
Pierre, pour la taille.						
Grand total, fret	204,078	593,062	6,300	1,424	702	2,046
			6,300	1,424	702	2,046
			26,638		26,638	
			99,869		99,869	
			614		614	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,580		720,580	
			246,175		246,175	
			118,048		118,048	
			35,005		35,005	
			2,046		2,046	
			702		702	
			1,424		1,424	
			6,300		6,300	
			593,062		593,062	
			204,078		204,078	
			966,755		966,755	
			720,5			

N° (A) 11.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1872.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Alcalis, potasse et perlasse.		36												
Pommes		4,927	88					88		36	124	17 60	7 20	24 80
Produits agricoles, non énumérés, légumes	155							155		1,992	2,147	23 25	141 89	165 14
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	3	2,407					3	2,407		2,410	2	0 40	361 05	361 50
Instruments aratoires	2	4,165					2	4,165		4,165	2	0 40	291 30	291 30
Orge	34						34			58	34	5 10	291 30	291 30
Os	5						5			58	5	0 75	8 70	5 10
Soufre	2,101						2,101			2,737	2	0 75	8 70	8 70
Ciment et chaux hydraulique.	341	655	636				2,737	1,697		2,737	410 55	410 55	410 55	410 55
Argile, chaux et sable.		62,503					341	1,697		2,683	51 15	254 55	254 55	305 70
Houille.		1,701					1,701	94,681		157,134	1,701	23,570 10	23,570 10	23,570 10
Maïs	1	12					1			12	13	15	1 80	1 80
Bestiaux.														
Coton, brut.	80	13	10				90	13		103	18 00	2 60	2 60	20 60
Essence et poudre.	2						2			2	2	0 40	0 40	0 40
Bois de feint, et mat. tractor.	452		50				502			502	75 30	75 30	75 30	75 30
Poisson														
Lin et chanvre	8	3,682					8	3,682		3,690	1 20	552 30	552 30	553 50
Fleur de farine	72	618	3				75	618		693	15 00	123 60	123 60	138 60
Membres	1						1			1	0 15	3 40	3 40	0 15
Gypse	206	17	152				418	17		435	83 60	83 60	83 60	87 00
Verrerie, de toutes sortes.														
Foin, pressé	16	30					16	30		5	5	0 75	0 75	0 75
Cochons	8						8			30	46	4 50	4 50	6 50
Chevaux	39						39			39	39	5 85	5 85	5 85
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.														
Glace.														

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Fer, chemin de fer.	987	214												175 65
" en gueuse.	766	64												124 50
" tout autre.	1,077	381												220 65
Minéral de fer.														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	66	16												12 30
Farine, de toute sorte	5						5			41	41	6 15	6 15	6 15
Vianades, autres que le lard.	5						5			3	3	0 45	0 45	1 20
Marbre	9						9			9	1 80	1 80	1 80	1 80
Manille.	21	32					53			53	10 60	10 60	10 60	10 60
Mélasse	700	263					963			971	192 60	1 60	1 60	194 20
Avoine.	295	1					296			5,802	710 65	19 80	19 80	710 65
Huile, en barils														
Tourneaux oléagineux.														
Pois	6						6			13,750	59 20	19 80	19 80	79 00
Pommes de terre	132	17					149			17	0 90	2 65	2 65	1,711 11
Peinture	26	15					41			22	3 30	3 30	3 30	4 20
Pois et goudron	3						3			22	29 80	4 40	4 40	34 20
Guénilles	8						8			43	8 20	0 40	0 40	8 60
Seigle	377						377			63	0 60	12 60	12 60	13 20
Résine	1,584	1,941					3,525			377	1 60	47 65	47 65	47 65
Sel	160	145					145			8	528 75	24 00	24 00	528 75
Pierre, pour la taille.	9						9			305	21 75	24 00	24 00	45 75
" impropre à la taille, non ouvrée.										9	1 80	1 80	1 80	1 80
Graines, de toutes sortes.														
Montons	554	2					932			26	3 90	3 90	3 90	3 90
Cendres de soude.	820	378					831			24	185 40	4 80	4 80	191 20
Acier	3,530	11					4,435			10	184 65	2 00	2 00	124 65
Spiriteux, bière, etc.	34	886					315			446	887 00	89 20	89 20	889 00
Tabac, brut.	88	221					28			28	4 20	4 20	4 20	4 20
Étain	268	27					295			3	59 00	0 60	0 60	59 60
Térébenthine.	10						10			10	2 00	2 00	2 00	2 00
Bic.	135	14,404					143			19,491	28 60	2,642 98	2,642 98	2,642 98
Bianc de plomb	143	8					231			143	46 20	46 20	46 20	46 20
Bianc de cèuse	1	13					13			10	1 95	1 95	1 95	1 95
Laine	2,761	1,899	472				3,233			1,936	646 60	387 20	387 20	1,033 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	131						131			2	24 38	0 14	0 14	24 52
Écorce.														
Barils, vides														
Corbes pour bâtiments.														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée. \$ cts.	Montant des péages, Descente. \$ cts.	Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Bois de chauffage, en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon			33	197										
Bois de service, scié, sur nav.	19,829	14,125												
Bois de service, " en rad.		125												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	148	13,540												
Traverses, sur navires	88	18,271												
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils		80												
" " pipes		104												
" " Indes occid.		3												
Bardeaux	25													
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	328	2,057												
Bois de const., carré, sur nav.	1,630	7,037												
" " " en rad.		8,222												
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqués	6	18												
Total du fret payant péages	112,144	212,513	53	1,424	702	2,046	8,367	14,987	121,966	230,970	352,236	5,218 86	8,122 36	13,341 10
Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884—														
Mais		1,310												
Houille, en fr., par ordre en C.	65,688						26,638		92,326					

Articles en franchise pour la construction des canaux, par ordre en conseil, 1884—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée. \$ cts.	Montant des péages, Descente. \$ cts.	Montant total des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Ciment et chaux hydraulique		456												
Argile, chaux et sable	500													
Houille														
Fer, tout autre		10												
Bois de serv., scié, sur nav.		121												
Piquets, etc.		1												
Pierre, pour la taille	124													
Fret, grand total	178,456	214,411	53	1,424	702	2,046	35,005	16,385	214,216	234,266	448,482	4,232 49	1,746 24	5,978 73
												487 89	687 41	1,125 30
												9,909 24	10,536 01	20,445 25
Total des péages sur navires														
" " passagers														
" " articles en franchise														
												\$ 4,926 98		
Total des péages														

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation en 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.												\$ cts.
Pommes.	14	93							5	5	5	0 95
Produit agricoles non énumérés, légumes animaux	13	227							93	107	107	5 60
Instruments aratoires.	12	1,417							240	247	1,429	21 55
Orges.	9	13							13	22	22	118 31
Blés.	76								76	76	76	2 85
Bois.	1	1							1	1	1	5 03
Soufre.												0 10
Ciment et chaux hydraulique.	4								4	4	4	0 34
Argile, chaux et sable.	7,002								7,002	7,002	7,002	218 74
Houille.	4								4	4	4	0 30
Mais.	1	527							1	527	528	35 74
Pesetaux.	5								5	1	6	0 49
Faencerie et poterie	2								2	6	8	0 64
Bois de teinture et matières tinctoriales	4	22							4	22	26	1 37
Poisson.	8	28							8	28	36	4 28
Lin et chanvre.	7								7	1	1	0 1
Fleur de farine.	7								7	1	8	0 54
Meubles.	860								860	860	860	81 32
Gypse.	21								21	21	21	1 36
Verrerie, de toutes sortes.	149								149	149	176	8 35
Foin, pressé.	5								5	5	5	0 50
Cochons.	27								27	27	27	0 50
Chevaux.												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												
Fer, chemin de fer	17	54							17	54	71	4 70
“ en grueuse.												
“ autre.												
Minéral de fer												

Statistique des canaux.

56 Victoria.

Documents de la Session (No. 9A.)

A. 1893

Cryolithe ou minéral chim. et autre min., exc. le fer.	581											29 05
Saindoux et huile de saindoux.	5								5	5	5	18
Farines, de toutes sortes.	73								73	73	73	5 57
Vianes, autres que le lard	1								1	1	1	10
Marbre.	1								1	1	2	24
Manille.												
Mélasse.	12								12	12	12	70
Clovis.	13								13	13	13	75
Avinne.	4,579								4,579	4,579	4,579	386 12
Huile, en barils.	5								5	5	5	1 13
Tourteaux oléagineux.	12											
Pois.	980								980	980	980	71 29
Pommes de terre.	580								580	580	580	2 26
Lard.	20								20	20	20	46 49
Peinture.	1								1	1	1	3
Poix et goudron.	1								1	1	1	05
Guénilles.	22								22	22	22	4 00
Seigle.	57								57	57	57	5 52
Résine.	2								2	2	2	5 15
Sel.	24								24	24	24	1 66
Pierre, pour la taille.	1								1	1	1	10
“ ouverte.												
“ impropre à la taille, non ouverte.												
Graines, de toutes sortes.	38								38	38	38	2 70
Montons.	345								345	345	345	24 42
Cendre de soude.	3								3	3	3	57
Acier.												
Sucre.	54								54	54	54	10 89
Spiritueux, bière, etc.	10								10	10	10	79
Tabac, brut.												
Su f.	14								14	14	14	1 15
Étain.												
Térébenthine.												
Blanc de plomb.	28								28	28	28	2 11
Blanc de céruse.	1								1	1	1	19
Laine.	9								9	9	9	80
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	88								88	88	88	47 81
Écorces.	35								35	35	35	4 15
Barils, vides.	1								1	1	1	08
Courbes, pour bâtiments.	41,060								41,060	41,060	41,060	451 33
Bois de chauffage, sur navires.	31,854								32,931	33,165	1,321 33	
“ en radeaux.	174								174	174	4 20	
Bois de chauffage, sur navires.	420								420	420	2 00	
“ en radeaux.	28								28	28	28	2 00
Céréales.												
Echelles à bouillon.	9								9	9	9	34 940 41
Bois de service, scié, sur navires.	368,927								368,927	368,927	99 13 11	
“ en radeaux.	99								99	99	13 11	
Mâts, espars et poteaux de télégr., sur navires.	36								36	36	36	2 70
“ en radeaux.												

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Traverses de chemin de fer, sur navires en radeaux	125			200			325		53 50
Billots de sciage	1,563						1,563		83 34
Douves et fonds, barils pipes.	21,085						21,085		481 88
Indes occidentales.									
Douves, saïors	71			455			526		487 68
Bardeaux	1						1		0 88
Piquets et perches pour clôtures, sur navires en radeaux.	2,560						2,560		62 91
"	12,480						12,480		145 28
Bois de construction, carré, sur navires en radeaux	1,060						1,060		2 65
Traverses.									
Articles en bois et bois en partie fabriqué.									
Total du fret payant péages.	551	499,563	1	101,780			552	601,343	39,159 27
<i>Articles en franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1880.</i>									
Flottes		23,460						23,460	
Bois de chauffage, en radeaux		4,290						4,290	
Bois de service, scié, en radeaux		704						704	
Bois de construction, carré, en radeaux		2,940						2,940	
Billots de sciage		13,662						13,662	
Traverses.		60						60	
Grand total, fret.	551	544,679	1	101,780			552	646,459	647,011

56 Victoria.

Documents de la Session (No. 9A.)

A. 1893

Total des péages sur navires	3,766 78
" " passagers	140 63
" " articles en franchise	8005.49
Amendes	10 00
Autres recettes	8 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	43,084 68.

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.

N° (A) 15.—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		
Alcalis, potasse et perlasse.	1	14					1	14	15	2 03
Pommes.	3	140					3	140	143	4 72
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	52	68					52	63	113	3 39
Produits agricoles, " animaux.	79	485					70	485	555	17 56
Instruments aratoires.	28	111					28	111	139	13 82
Orge.	82	43					82	43	94	1 92
Brèges.	51	43					51	43	94	2 88
Os.	10	6					10	6	16	0 55
Soufre.	182	20					182	20	202	5 59
Ciment et chaux hydraulique.	787	4					787	4	791	24 06
Argile, chaux et sable.		3,625						3,625	3,625	142 66
Houille.	4	16					4	16	20	0 53
Mais.	2	6					2	6	8	0 24
Bœufs.										
Coton, brut.	40	56					40	56	96	9 43
Faïence et poterie.										
Bois de teinture et matières tinctoriales.	32	6					32	6	38	1 08
Poisson.										
Lin et chanvre.	59	310					59	310	369	9 59
Fleur de farine.	14	27					14	27	41	3 86
Meubles.										
Gypse.	27	5					27	5	32	3 06
Verrerie, de toutes sortes.	161	4					161	4	165	3 95
Foin, pressé.	1	1					1	1	2	0 03
Cochons.	5	17					5	17	22	0 70
Chevaux.	1	5					1	5	6	0 19
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.										
Glace.	10						10		10	0 24
Fer, chemin de fer.	243						243		243	8 19
" en gueuse.	399	101					399	101	500	13 81
" tout autre.										
" minéral de.										
Cryolithe ou minéral chim., et autre min., except. le fer.	714	752					714	752	1,466	72 84

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Saindoux et huile de saindoux.....	38	40					38	40	78
Farines, de toutes sortes.....	5	60					5	60	60
Vianades, autres que le lard.....	3	7					3	7	12
Marbre.....	56	1					56	1	5
Manille.....	241	3					241	3	244
Mélasse.....	129	1,422					129	1,422	23 50
Clous.....	182	157					182	157	49 49
Huile, en barils.....	13	41					13	41	32 11
Fourreaux oléagineux.....	5	201					5	201	0 11
Pommes de terre.....	185	36					185	36	5 57
Lard.....	11	1					11	1	5 72
Peinture.....	2	37					2	37	6 23
Pois de godron.....	12	16					12	16	1 17
Quenilles.....	65	16					65	16	0 18
Seigle.....	2	315					2	315	5 77
Résine.....	1,737	33					1,737	33	2 00
Sel.....	5	6					5	6	56 53
Pierre, pour la taille, ouvrée.....	3	788					3	788	1 68
Graines, de toutes sortes, impropre à la taille, non ouvrée.....	2	6					2	6	0 27
Mouton.....	4	6					4	6	17 51
Centre de soude.....	2	6					2	6	0 15
Acier.....	2	6					2	6	0 05
Sucre.....	592	53					592	53	0 18
Spiriteux, bière, etc.....	55	22					55	22	0 29
Tabac, brut.....	1	1					1	1	61 41
Suif.....	14	14					14	14	7 08
Eau.....	1	64					1	64	0 03
Verdentine.....	6	6					6	6	1 34
Blanc de plomb.....	22	22					22	22	1 86
Bianc de cèdre.....									0 54
									1 94

Laine.....	\$ 721	11								\$ 0 51
Tous autres effets et marchandises non énumérés.....	498	498								122 98
Écorce.....	53	53								2 48
Barils, vides.....	54	48								7 91
Courbes pour bâtiments.....	440	200								10 15
Flottes.....	3,039	291								683 99
Bois de chauffage, sur navires, en radeaux.....										
Cordeles.....	17,327	10,753								947 34
Echelles à loubion.....	5	5								0 19
Bois de serres, scié, sur navires, en radeaux.....	54	54								2 90
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires, en radeaux.....										
Traverses de chemin de fer, sur navires, en radeaux.....	5,624	126								649 12
Billets de sciage.....	534	47								46 68
Donves et fouds, barils.....										3 48
Indes occidentales.....										
Donves, saloirs.....	50	61								20 65
Bardeaux.....	5	5								0 77
Piquets et perches pour clôtures, sur navires, en radeaux.....	20	20								0 76
Bois de construction, carré, sur navires, en radeaux.....	357	20								7 10
Traverses.....	91	14								9 26
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....	7	7								1 00
Total, fret payant péages.....	64,313	24,145								3,102 63
Houille, en franchise, par ordre en conseil.....	6,080									6,080
Grand total, fret.....	70,393	24,145								96,366
Total des péages sur navires passagers.....										1,715 06
" houille en franchise.....										169 83
Quaiage et emmagasinage.....										181 42
Amendes et dommages.....										23 00
Autres recettes.....										287 20
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....										5,499 14

B. H. TRAKIES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.
N° (A) 16.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1892.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Poisson												17 49
Farine	2,150	1,749							1,749	65	2,215	22 15
Houille	36,597	36,597							36,597		36,597	365 97
Bois de service	3,838	734							794		4,632	45 72
Autres produits agricoles	4,854	5,717							4,854		10,571	105 71
Autres marchandises	2,719	619							2,719	619	3,338	33 38
Total, fret payant péages	13,561	45,481							13,561	45,481	59,042	590 42
Total des péages sur navires												2,565 44
Total, revenu												\$ 3,155 86

B. H. TEAKLES,
Comptable de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 26 avril 1893.

Statistique des canaux.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Cryolithe et miner. chim., et autre miner., excep. le fer										
Saindoux et huile de saindoux										
Farines, de toutes sortes										
Vieilles, autres que le lard.										
Marbre.										
Manille.										
Mélasse.										
Clous.										
Avoine.										
Huile, en barils.										
Tourteaux oléagineux										
Pois										
Pommes de terre										
Lard.										
Peinture										
Poix et goudron										
Guénilles										
Seigle.										
Résine.										
Sel										
Pierre, pour la taille.										
“ ouverte										
“ impropre à la taille, non ouverte.										
Graines, de toutes sortes.										
Monton										
Centre de soude										
Acier.										
Sucre										
Spiritueux, bière, etc.										
Tabac, brut										
Suif										
Etain										
Térébenthine										
Blé										
Blanc de plomb										

Blanc de céréuse						92	78					170	5 00
Echelle à houblon						78						78	3 09
Tous autres effets et marchandises non énumérés.													
Ecorce													
Barils, vides.													
Courbes pour bâtiments.						202						202	2 76
Écottes						13,257	1,025					13,257	154 52
Bois de chauffage, sur navires													
“ en radeaux													
Cerclés						1,307	205					1,307	24 89
Echelle à houblon						25						25	0 50
Bois de service, scié, sur navires.						6						6	0 55
“ “ en radeaux													
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.						50	1,092					50	11 42
“ “ en radeaux													
Traverses de chemins de fer, sur navires.						250						250	10 09
“ “ en radeaux.						1,855	150					1,855	17 62
Billots de sciage.													
“ pipes													
“ Indes occidentales						469	3					469	15 56
Douves, saloirs.													
Bardeaux.													
Piquets et perches pour câbles, sur navires.													
“ “ en radeaux.						50						50	0 75
Bois de construction, carré, sur navires						140	1,943					140	31 63
“ “ en radeaux						60	150					60	3 75
Traverses													
Articles en bois et bois en partie fabriqué.													
Total du fret payant péages.						17,339	5,174					17,339	282 64

Total des péages sur navires.

“ “ passagers.

Autres recettes.

Revent total, à part les loyers de chutes d'eau

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

Statistique des canaux.

N° (A) 18.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Fin

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Traverses de chemin de fer, sur navires.....										\$ cts.
“ “ en radeaux.....							25		25	0 25
Billets de soie.....										
Douves et fonds, barils.....									1	0 05
“ “ pipes.....										
“ “ Indes occidentales.....										
Douves, saloirs.....										
Bardeaux.....	1		23				24		24	2 06
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....										
“ “ “ en radeaux.....										
Bois de construction, carré, sur navires.....									3,265	40 75
“ “ “ en radeaux.....									2	0 10
Traverses.....										
Articles en bois et bois en partie fabrique.....	2									
Total du fret payant péages.....	4,174	7,126	1,416				5,590	1,013	13,720	219 82
Total des péages sur navires.....										
“ “ passagers.....										
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.....										
										235 16
										130 31
										585 29

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE.

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe n° 1.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires à vapeur canadiens	417,571	3,845 02	681,459	3,936 69	77,255	255 71
Navires à vapeur américains	495,219	7,428 54	21,093	160 43	438	7 18
Voiliers canadiens	174,507	3,538 67	1,132,464	11,944 20	46,527	614 46
Voiliers américains	105,004	2,342 29	73,662	643 39	133,659	1,823 78
Total, classe n° 1.	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
<i>Classe n° 2.</i>						
Voyageurs	Nombre. 43,884	504 24	Nombre. 64,199	2,808 75	Nombre. 5,218	88 49
<i>Classe n° 3.</i>						
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	263	36 44	10,873	443 30	745	46 58
Soufre			557	54 58		
Ciment et chaux hydraulique	815	78 05	3,800	490 09		
Argile, chaux et sable	70	5 25	28,368	1,330 47	4,668	483 55
Poisson	24	4 05	926	97 52	1	04
Gypse	200	5 00	2,510	34 97		
Fer, chemin de fer	163	29 45	1,207	177 84		
“ en gueuse			1,258	157 48		
“ tout autre	1,567	269 17	13,952	731 41	10	87
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50		
Pierre, pour la taille	1,264	252 50	2,029	110 87	602	60 20
Pommes	550	56 59	5,221	754 10	717	63 16
Orge	6,433	1,286 60	9,340	479 74		
Mais	192,548	38,509 60	4,341	265 58		
Coton, brut						
Lin et chanvre						
Fleur de farine	17,048	2,601 40	5,762	658 07	285	9 51
Foin, pressé			1,113	57 83	3,727	153 28
Farines, toutes sortes	31,740	6,348 00	1,224	56 45		
Tourteaux oléagineux			3	16	5	17
Avoine	37,173	7,434 60	44,294	2,080 08	3,034	133 49
Pois	524	104 80	47,419	2,869 84	166	5 55
Pommes de terre	1	20	139	9 41	24	82
Seigle	9,392	1,878 40	1,000	70 82		
Graines, de toutes sortes	125	25 00	6,455	246 39		
Tabac, brut			1	10		
Blé	292,019	45,792 91	68,609	4,402 42		
Tous autres produits agricoles, légumes	507	24 70	4,086	242 62		
Os			75	10 02	139	15 90
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons			5	0 75		
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	113	17 95	47	6 44		
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	0 80
Saindoux et huile de saindoux			213	20 52		
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35		
Lard	44	8 80	568	48 99		
Moutons			113	8 58	186	6 20
Suif	108	16 20	37	4 58		
Laine	70	14 00	23	3 45		
Tous autres produits agricoles, animaux			2,615	376 00		
Total, classe n° 3.	536,367	105,377 36	275,659	17,204 48	14,695	1,000 07

MENTAIRE A—Suite.

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1892.

Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
149,529	190 42	156,983	631 12	102,431	783 97	41,601	832 02	35,922
95	75	1	25	878	14 84			20
8,930	34 99	175,370	2,470 85	87,077	857 90	84,752	1,695 04	29,587
401	9 00	28,351	664 56	6,070	58 35	1,919	38 38	102 89
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529
								346 21
Nombre. 10,459	130 31	Nomb.e. 11,038	140 63	Nombre. 7,442	169 83	Nombre. 10,199	96 91	
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.
					2 88			26
1	03	4	34	202	5 59			50
2	04	7,002	218 74	791	24 06			
9	18	8	64	38	1 08	1,749	17 49	
		1	10					
				10	24			
				243	8 19			
2	04	71	4 70	500	13 81			
343	6 47	24	1 65	2,052	56 53			
				10	29			
38	72	1	10	38	1 68			
452	8 54	107	5 50	143	4 72			
573	10 77	76	5 03	82	1 92			
		4	39	20	53			
41	81	26	1 97	369	9 59	2,215	22 15	
2	04	860	81 32	165	3 95			
		73	5 57	60	1 45			
1	02			3	11			
51	96	4,579	356 12	1,551	49 49			
1,531	28 78	989	71 29	54	1 57			
		580	46 49	206	5 72			
34	64	57	5 52	81	2 00			
152	2 86	38	2 70	6	15			
				1	03			
765	14 37	28	2 11	65	1 86			
150	2 85	240	21 55	115	3 39	10,571	105 71	
2	0 04	1	0 10	16	0 55			
5	0 10	528	35 74	8	0 24			
		21	1 36	1	0 03			
		5	0 50	6	0 19			
30	0 60	176	8 35	22	0 70			
		5	0 18	78	2 13			
		1	0 10	12	0 30			
		37	2 26	221	6 23			
17	0 32	345	24 42	2	0 06			
		18	1 15					
1	0 02	9	0 89	14	0 51			
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56			
4,203	79 22	17,343	1,025 19	7,834	229 33	14,535	145 35	26
								50

Statistique des canaux.

N° (A) 19.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Houille	211,616	42,284 12	178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
Cryolithe ou minéral chimique.....	69	3 45				
Minéral de fer.....						
Pierre impropre à la taille, non ouvrée.....	10,294	1,019 47	4,351	87 00	21	7 88
Glace.....						
Total, classe spéciale.....	221,979	43,307 05	182,424	25,160 16	86,521	8,486 04
Total, fret et péages.....	945,798	195,803 25	599,208	69,067 46	270,766	20,959 85
Bois de construction et autres bois, en fr.			2,449	290 28		
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise.....	9,756	1,434 80	365,098	33,003 46		
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris.....	955,554	197,238 05	966,755	102,361 20	270,766	20,959 85

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—Fin.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
850	15 97	581	29 05	3,625 1,466	142 66 72 84	36,597	365 97		
815	8 15			788	17 51				
1,665	24 12	581	29 05	5,879	233 01	36,597	365 97		
13,729	585 29	601,895 45,116	43,066 68 605 49	90,286	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76
				6,080	162 31				
13,729	585 29	647,011	43,672 17	96,366	5,149 83	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

N° (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Navires de toutes sortes	1,192,301	17,154 52	1,908,683	16,684 71	262,879	2,701 13
Passagers	Nombre. 43,884	504 24	Nombre. 64,199	2,808 75	Nombre. 5,218	88 49
<i>Produits des forêts.</i>	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce			5	0 19		
Courbes pour bâtiments						
Flottes	4	0 25	7,464	128 52		
<i>En franchise</i>						
Bois de chauffage	7,020	337 00	14,897	333 89	64,258	2,124 57
<i>En franchise</i>						
Cercles et échelas à houblon					347	20 80
Bois de service scié	36,072	15,427 50	35,676	1,106 15	91,464	5,401 74
<i>En franchise</i>			1,799			
Mâts, espars, etc.	5	0 25	13,540	338 50		
Traverses de chemins de fer	217	6 78	148	2 95	6,124	488 80
Billots de sciage	2,595	104 05	18,359	420 24		
<i>En franchise</i>						
Douves, de toutes sortes	459	75 38	184	6 40		
<i>En franchise</i>			208			
Bardeaux	25	18 10	28	4 32	23	3 20
Piquets et perches						
<i>En franchise</i>			1			
Bois de construction, carré	43,818	6,545 96	11,552	284 77		
<i>En franchise</i>			440			
Traverses			8,222	21 40		
<i>En franchise</i>						
Total	140,175	22,515 27	112,523	2,647 43	162,216	8,039 11
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux	1	0 02	292	20 47	45	1 50
Cochons			5	0 75		
Chevaux	91	3 03	501	31 80	24	80
<i>En franchise</i>			2			
Moutons			113	8 58	186	6 20
Total	92	3 05	913	61 60	255	8 50
<i>Produits des animaux.</i>						
Os			75	10 02	139	13 90
Cornes et sabots, peaux vert. et sal. bruts	113	17 95	47	6 44		
<i>En fr.</i>			20			
Saindoux et huile de saindoux			218	20 52		
<i>En franchise</i>	16					
Viandes, autres que le lard	79	15 80	20	2 35		
<i>En franchise</i>			94			
Lard	44	8 80	568	48 99		
Suif	108	16 20	37	4 58		
Laine	70	14 00	23	3 45		
<i>En franchise</i>	13					
Produits agricoles, non énumérés, animaux			2,615	376 00		
Total	443	72 75	3,717	472 35	139	13 90

MENTAIRE A—Suite.

pour l'exercice finissant le 31 décembre 1892, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
158,955	235 16	360,685	3,766 78	196,456	1,715 06	128,272	2,565 44	65,529	346 21
Nombre. 10,459	130 31	Nombre. 11,038	140 63	Nombre. 7,442	169 83	Nombre. .....	.....	Nombre. 10,199	96 91
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
		1	0 03	53	2 48			78	3 09
		41,060	451 33	640	10 15			202	2 76
		23,480							
349	2 93	33,585	1,325 73	36,000	633 99			14,282	154 52
		4,290							
		28	2 00						
2,539	28 62	469,023	34,953 52	29,622	917 53	4,572	45 72	1,537	25 39
		704							
		36	2 79	54	2 90			1,148	11 97
25	0 25	1,888	136 84	6,284	695 80			250	10 00
		21,085	481 88	152	3 48			2,005	17 62
		13,662							
1	0 05								
24	2 06	526	457 68	111	20 65			472	15 56
		1	0 88	5	0 77				
		15,040	208 19	417	186			2,133	32 38
3,265	40 75	2,940							
		1,060	2 05	105	9 26			210	3 75
		60							
6,203	74 66	628,449	38,023 52	73,443	2,334 87	4,572	45 72	22,317	277 04
5	0 10	528	35 74	8	24				
		21	1 36	1	0 03				
30	0 60	176	8 35	22	0 70				
17	0 32	345	24 42	2	0 06				
52	1 02	1,070	69 87	33	1 03				
2	0 04	1	0 10	16	0 55				
		5	0 50	6	0 19				
		5	0 18	78	2 13				
		1	0 10	12	0 30				
		37	2 26	221	6 23				
		18	1 15						
1	0 02	9	0 89	14	0 51				
1	0 02	1,429	118 31	555	17 56				
4	0 08	1,505	123 49	902	27 47				

Statistique des canaux.

N (A) 20.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Manufactures—Suite.</i>						
		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
Spiritueux, whisky, etc.	161	27 32	1,077	197 05		
“ En fr	220		6			
Acier	2,557	383 60	1,039	133 50		
“ En fr	269					
Sucre	3,172	430 49	5,713	1,130 01	2	0 08
“ En fr	1,320					
Etain	20	3 00	408	74 38		
“ En fr	27					
Térébenthine			190	12 75	144	14 40
Blanc de plomb			158	30 82		
“ Fn fr	6					
Blanc de céruse			275	55 96		
“ En fr	71					
Articles en bois	7	2 80	44	12 10		
Total	15,182	1,318 41	51,052	4,963 21	3,833	348 71
<i>Marchandises.</i>						
Soufre, brut	70	5 25	557	54 58		
Argile, chaux et sable	240		28,368	1,330 47	4,668	483 55
“ En fr	211,616	42,284 13	500			
Houille	211,616		178,073	25,073 16	86,500	8,478 16
“ En fr			101,267			
Bois de teinture et matières tinctoriales	24	4 05	153	8 29	80	8 00
Poisson	426		926	97 52	1	0 04
“ En fr	200	5 00	9			
Minerais, de toutes sortes	69	3 45	2,510	34 97		
“ En fr	286		614			
Marbre	3,190	478 50	17	1 55		
Guénilles			123	18 90		
Sel	878	174 95	5,619	714 89	317	20 45
“ En fr	2,034					
Pierre, de toutes sortes	11,558	1,272 27	6,706	215 52	1,101	115 88
“ En fr	145		124			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	40,262	5,934 71	11,993	1,684 41	3,703	288 12
“ En fr	538		36			
Total	271,536	50,162 31	337,595	27,549 85	96,370	9,394 20
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	955,534	195,803 25	906,755	69,067 46	270,766	20,959 85

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.		\$ cts.
9	0 23	11	0 79	77	7 08				
				10	0 29				
298	7 39	56	10 89	645	61 41				
1	0 03	14	0 75	14	1 34				
26	0 65	1	0 19	6	0 54				
				22	1 94				
2	10			7	1 00				
660	16 75	320	34 50	2,916	207 06			26	0 50
2	0 04	7,002	218 74	791	24 06				
850	15 97			3,625	142 66	36,597	365 97		
				6,080					
4	0 10								
9	0 18	8	0 64	38	1 08	1,749	17 49		
		1	0 10						
		581	29 05	1,466	72 84				
4	0 10	2	0 24	5	45				
343	6 47	22	4 00	49	5 77				
		24	1 65	2,052	56 53				
853	8 87	1	0 10	829	19 46				
992	24 91	369	47 81	1,219	122 98	3,338	33 38	170	5 10
3,057	56 64	8,010	302 33	16,154	445 83	41,684	416 84	170	5 10
13,729	585 29	647,011	43,066 68	96,366	4,987 52	59,042	3,155 86	22,513	725 76

B. H. TEAKLES,
Compilateur de la statistique des canaux.

N^o (A) 21.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892.

Statistique des canaux.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Febr.	Mars.	Avril.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total des péages.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
CANAL WELLAND.													
Chippawa			3 79	6 06	3 27	4 54	4 60	4 60	4 60	0 25	11 45	2,047 54	33 96
Colborne			20,211 65	16,682 93	18,684 07	18,049 47	21,974 25	19,836 81	21,974 25	19,836 81	14,189 26	2,047 54	188,161 16
Dalhousie			4,581 77	4,819 45	7,503 40	8,271 78	9,109 28	10,286 47	10,286 47	10,286 47	6,635 52	5 88	56,091 66
Dunnville			29 17	56 04	30 31	92 04	34 67	2 17	2 17	2 17	116 24		411 24
Maitland			151 52	73 45	1 00	1 72	1 00	4 08	4 08	4 08	59 49		8 56
Robinson			65 84	62 57	51 35	24 82	74 98	74 98	74 98	75 28	16 59		495 90
Sainte-Catherine					131 91	144 82							602 87
Total, canal Welland			11,485 06	25,043 74	26,455 31	26,589 79	31,259 29	30,205 81	30,205 81	21,028 55	2,053 42		195,803 25
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Beauharnois			49 85	96 01	150 41	91 63	152 29	297 84	297 84	293 22	203 22		1,130 75
Cardinal			61 22	115 88	128 66	39 27	64 83	102 06	102 06	102 06	15 25		733 09
Cornwall			2,859 98	4,063 72	4,413 39	2,576 05	2,642 59	2,265 16	2,642 59	2,265 16	1,508 65		20,330 89
Kingston			1,150 45	3,450 13	4,452 56	1,545 10	1,737 87	2,516 19	2,516 19	2,516 19	1,659 29		17,263 50
Lachine			198 51	261 67	223 57	381 04	470 10	326 48	470 10	326 48	190 71		2,052 08
Montréal			3,321 64	4,053 61	4,671 94	5,091 91	3,473 38	3,812 39	3,473 38	3,812 39	3,079 39		27,557 15
Total, canaux du St-Laurent			570 75	12,041 02	14,040 53	9,725 00	8,541 06	9,595 05	8,541 06	6,883 31	70 84		69,067 46
CANAL CHAMBLEY.													
Chambly			883 85	1,020 07	1,382 09	1,471 72	1,556 21	1,991 03	1,556 21	1,991 03	737 40		9,042 37
Saint-Jean			2,507 86	1,659 42	1,518 04	2,155 17	1,420 45	1,375 45	1,420 45	1,375 45	569 98		11,206 37
Saint-Ours			71 44	77 55	111 34	81 63	96 20	128 51	96 20	128 51	124 99		711 1
Total, canal Chambley			19 45	2,757 04	3,011 47	3,708 52	3,072 86	3,494 99	3,072 86	3,494 99	1,432 37		20,959 85

Ottawa	261 25	3,548 14	3,836 26	3,724 66	3,748 97	3,591 56	1,328 43	23,387 19
Carillon	1 25	23 90	10 70	8 42	8 42	20 08	6 57	96 30
Grenville	156 65	2,839 98	2,553 56	3,139 63	2,248 14	2,709 52	1,315 68	18,014 00
Sainte-Anne	5 35	114 46	220 00	349 07	276 49	219 72	103 35	1,569 19
Total, canaux d'Ottawa	424 50	6,526 48	6,621 12	7,225 16	6,282 02	6,540 83	2,754 03	43,066 68
CANAL RIDEAU.								
Kingston Mills		157 02	129 38	160 88	158 60	131 48	41 47	865 39
Ottawa		406 19	657 06	596 25	425 11	495 68	312 68	3,441 31
Smith's Falls		41 86	141 26	146 75	107 78	68 56	66 52	680 82
Total, canal Rideau		605 07	927 70	903 89	691 49	695 72	420 67	4,987 52
CANAL SAINT-PIERRE.								
Saint-Pierre	30 92	1 06	413 07	412 94	481 83	443 45	362 32	3,155 86
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.								
Bobcaygeon		19 81	67 44	71 72	58 55	66 43	20 41	345 69
Buckhorn		0 50	8 90	17 87	11 80	1 00	7 25	70 12
Burlingh		4 76	21 02	13 70	6 95	2 97	1 09	73 03
Fenelon Falls		2 25	7 50	6 65	4 65	4 25	3 31	32 11
Hastings		13 14	2 50	2 50	7 00	4 50	2 50	34 07
Peterborough		16 54	33 11	23 42	24 05	11 62	14 82	170 74
Total, canaux de la Vallée de Trent		57 00	113 79	135 86	112 30	90 07	49 38	725 76
CANAL MURRAY.								
Brighton		24 39	80 29	103 35	80 22	64 11	41 75	585 29
Grand total	30 92	1 06	51,750 92	48,804 51	50,521 07	51,130 63	32,922 38	338,351 67

B. H. TEAKLIDS,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1892, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.	
		Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.			
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur	1,226	188,481	139,061	5,511	528	394	4,287	200,418	208,153	417,571	3,845 02	
do à voiles	592	33,423	32,436	6,210	908	.....	9,737	86,881	87,616	174,507	3,588 67
Total, du Canada	1,818	171,854	171,497	11,721	1,436	394	14,024	286,309	295,769	592,078	7,383 69	
Navires américains, à vapeur	536	67	49	232,018	184,440	228	64,944	245,561	249,658	495,219	7,428 54	
do à voiles	261	575	.....	4,609	39,325	35,872	4,588	52,054	52,950	105,004	2,342 29
Total, États-Unis	797	642	49	4,834	271,343	220,312	4,816	297,615	302,608	600,223	9,770 83	
Grand total, canal Welland	2,615	172,496	171,546	16,555	272,779	220,706	18,850	583,924	598,377	1,182,301	17,154 52	
CANAL DE SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur	3,158	365,914	304,750	11	.....	.....	11	7,155	369,543	311,916	3,986 69
do à voiles	6,076	602,400	445,468	31,842	15	30	.....	52,709	634,272	498,192	11,944 20
Total, du Canada	9,234	968,314	750,218	45,460	26	30	.....	59,864	1,003,815	810,108	15,890 89
Navires américains, à vapeur	546	113	225	2,639	10	8,086	144	1,810	10,689	10,169	160 43	
do à voiles	632	1,992	13,034	10,530	1,475	936	31,557	12,253	45,015	28,647	643 39	
Total, États-Unis	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	31,701	14,043	55,947	38,813	803 82	
Grand total, canal de Saint-Laurent	10,412	980,419	764,378	58,629	1,511	9,002	31,712	73,907	1,059,762	848,921	16,684 71	
CANAL CHAMBLÉ.												
Navires canadiens, à vapeur	603	38,293	38,364	246	.....	.....	.....	352	38,539	38,716	255 71
do à voiles	626	11,288	10,701	8,627	.....	.....	.....	15,911	19,915	26,612	614 46
Total, du Canada	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,328	870 17

Navires américains, à vapeur	29	4	118	299	.....	.....	.....	171	308	135	438	7 18
do à voiles	1,442	1,371	2,941	53,410	.....	.....	.....	80,987	54,781	83,878	138,659	1,823 78
Total, États-Unis	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	80,984	55,084	84,013	139,097	1,890 96
Grand total, canal Chambly	2,686	50,956	53,124	62,682	.....	.....	.....	97,217	113,538	149,341	262,879	2,701 13
CANAL DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur	1,017	48,292	107,401	1,320	.....	.....	.....	.....	48,262	108,721	156,983	631 12
do à voiles	1,941	8,181	151,074	16,115	.....	.....	.....	.....	8,181	167,189	175,370	2,470 85
Total, du Canada	2,958	56,443	258,475	17,435	.....	.....	.....	.....	56,443	275,910	332,353	3,101 97
Navires américains, à vapeur	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	0 25
do à voiles	308	3,894	7,475	16,444	.....	.....	.....	.....	4,412	23,919	28,331	664 56
Total, États-Unis	309	3,895	7,475	16,444	.....	.....	.....	.....	4,413	23,919	28,332	664 81
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,667	60,338	265,950	33,879	.....	.....	.....	.....	60,856	299,829	360,685	3,766 78
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur	1,520	40,973	52,248	210	.....	.....	.....	.....	50,183	52,248	102,431	783 97
do à voiles	1,089	43,380	43,581	107	.....	.....	.....	.....	43,496	43,581	87,077	887 90
Total, du Canada	2,609	83,353	95,829	317	.....	.....	.....	.....	93,679	95,829	189,508	1,641 87
Navires américains, à vapeur	57	400	478	315	.....	.....	.....	.....	2,007	4,063	6,070	58 35
do à voiles	74	1,692	4,063	315	.....	.....	.....	.....	2,407	4,541	6,948	79 19
Total, États-Unis	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	96,086	100,370	196,456	1,715 06
Grand total, canal Rideau	2,690	95,454	100,370	632	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur	220	21,569	20,002	.....	.....	.....	.....	.....	21,569	20,002	41,601	882 04
do à voiles	1,665	42,910	41,392	.....	.....	.....	.....	.....	43,360	41,392	84,752	1,695 04
Total, du Canada	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	.....	64,929	61,394	126,353	2,527 06
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	88 38
Total, États-Unis	6	1,843	76	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	1,919	88 38
Grand total, canal Saint-Pierre	1,891	66,352	61,470	.....	.....	.....	.....	.....	66,802	61,470	128,272	2,565 44

Statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Suite.
N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Suite.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains du Canada.		Tonnage.		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ etc.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.											
Navires canadiens, à vapeur.	836	16,986	18,986					16,986	18,986	35,922	243 07
do à voiles	454	14,110	15,477					14,110	15,477	29,587	102 89
Total du Canada.	1,290	31,096	34,413					31,096	34,413	65,509	345 96
Navires américains, à vapeur.	1		20						20	20	0 25
do à voiles.											
Total, États-Unis.	1		20						20	20	0 25
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent	1,291	31,096	34,433					31,096	34,433	65,529	346 21
CANAL MURRAY.											
Navires canadiens, à vapeur.	656	89,412	34,704			13,185			46,932	149,529	190 42
do à voiles	148	2,678	4,910			316		164	3,158	8,930	34 99
Total, du Canada.	804	92,090	39,614			13,501		164	105,755	158,459	225 41
Navires américains, à vapeur.	3	39				49			88	95	0 75
do à voiles	36	32	25			105		2	199	401	9 00
Total, États-Unis	39	71	25			214		2	287	496	9 75
Grand total, canal Murray	843	92,161	39,639			13,715		166	106,042	158,955	235 16

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A — Suite.

N° (A) 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Suite.

R É C A P I T U L A T I O N .

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland	1,818	171,854	171,497	108,985	11,721	1,436	394	14,034	112,157	296,309	295,769	7,383 69
Saint-Laurent	9,234	958,314	750,218	43,400	26	30	.....	11	59,864	1,003,815	810,108	15,880 89
Chambly	1,229	49,581	49,065	8,873	.....	.....	.....	.....	16,263	58,454	65,928	123,752
Ottawa	2,358	56,443	258,475	.....	17,435	.....	.....	.....	66,443	275,910	332,353	3,101 37
Rideau	2,559	93,362	95,829	317	.....	.....	.....	450	.....	93,679	95,829	139,508
Saint-Pierre	1,885	64,509	61,394	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,394	61,394	1,641 87
Canaux de la Vallée de la Trent	1,200	31,096	31,096	34,413	.....	.....	.....	.....	.....	31,096	34,413	2,527 06
Murray	804	92,090	39,614	13,501	.....	.....	.....	164	13,090	105,755	52,704	345 96
Total, du Canada	21,177	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	225 41
NAVIRES AMÉRICAINS.												
<i>A vapeur et à voiles.</i>												
Welland	797	642	49	20,814	4,884	271,343	220,312	4,816	77,413	297,615	302,008	9,770 83
Saint-Laurent	1,178	2,105	14,160	13,169	1,485	8,972	9,125	31,701	14,043	55,947	38,813	803 82
Chambly	1,467	1,375	3,059	53,709	.....	.....	.....	.....	80,954	55,084	84,013	1,830 96
Ottawa	309	3,892	7,475	.....	16,444	.....	.....	518	.....	2,407	23,919	28,332
Rideau	131	2,092	4,541	315	.....	.....	.....	.....	.....	2,407	4,441	73 19
Saint-Pierre	6	1	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,843	76	38 38
Canaux de la Vallée de la Trent	39	71	20	214	.....	.....	.....	2	184	.....	20	0 25
Murray .....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	287	209	9 75
Total, États-Unis	3,928	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,087	172,594	417,596	454,199	13,191 99
Grand total, canadiens et américains	25,105	1,529,272	1,489,910	265,357	51,945	281,781	229,831	51,696	373,968	2,128,106	2,145,654	45,169 01

Statistique des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—Fin.

N° (A) 223.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux ci-dessous mentionnés, durant les saisons de navigation de 1891 et 1892, et le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux:		Total, tonneaux.	Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1891.												
Canal Welland.....	11,415	58,559	13,845	13,963	247,543	306,257	17,409	306,022	290,212	684,801	975,013	198,823 88
Canaux du Saint-Laurent.....	203,211	547,737	10,725	1,545	645	1,701	33,314	137,926	247,895	688,869	936,794	62,726 56
Canal Chambly.....	56,763	7,547	66,881	.....	.....	.....	.....	98,073	123,644	105,620	229,264	19,346 58
Canal Rideau.....	69,714	28,142	11,457	.....	.....	.....	.....	.....	81,171	28,142	109,313	5,910 41
Canaux de l'Ottawa.....	871	476,735	.....	107,435	.....	.....	.....	.....	871	584,170	585,041	40,440 39
Canal Saint-Pierre.....	6,512	28,008	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,512	28,008	34,520	1,778 48
Canaux de la Vallée de la Trent.....	16,632	4,207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,632	4,207	20,839	1,651 73
Canal Murray.....	5,002	4,322	906	250	.....	.....	24	1,238	5,332	5,810	11,742	670 05
1892.												
Canal Welland.....	7,750	87,642	9,733	32,533	240,332	300,733	12,391	284,330	270,206	685,348	935,554	135,803 25
Canaux du Saint-Laurent.....	204,078	599,062	6,390	1,424	702	2,046	35,005	118,048	246,175	720,580	995,755	69,067 46
Canal Chambly.....	9,714	8,828	154,170	.....	.....	204	.....	97,850	163,884	106,882	270,766	20,959 85
Canal Rideau.....	70,368	24,145	1,828	.....	.....	.....	.....	72,221	24,145	96,366	4,987 52	
Canaux de l'Ottawa.....	551	544,679	1	101,780	.....	.....	.....	.....	72,221	646,450	647,011	43,066 68
Canal Saint-Pierre.....	13,561	45,481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,561	45,481	59,042	3,155 86
Canaux de la Vallée de la Trent.....	17,389	5,174	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,389	5,174	22,513	725 76
Canal Murray.....	4,174	7,126	1,416	.....	.....	.....	.....	1,013	5,590	8,139	13,729	585 29

B. H. TEAKLBS,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 26 avril 1893.

TARIF DES PÉAGES.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	¢ cts.	\$ cts.	¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.	¢ cts.
<i>Classe n° 1.</i>								
Bateaux à vapeur . . . par tonne.	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$
Navires à voiles et autres do	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 2.</i>								
Passagers, de 21 ans et au-dessus.	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{3}{4}$
do au-dessus de 21 ans, chacun	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>								
Briques, ciment et chaux hydraul.	0 15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$
Argile, chaux et sable								
Soufre								
Maïs								
Fleur de farine								
Fer, chemin de fer								
“ en gueuse								
“ tout autre, y compris l'acier (A.C., 1er février 1888)								
Plâtre, gypse								
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement								
Produits agricoles, légumes, non énumérés								
Produits agricoles, animaux, non énumérés								
Pierre, pour la taille								
Blé								
<i>Classe n° 4.</i>								
Tous autres articles, non énumérés	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
¢ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 00 $\frac{3}{16}$	0 00 $\frac{3}{16}$	0 00 $\frac{3}{16}$	0 00 $\frac{3}{16}$	0 00 $\frac{3}{16}$	0 00 $\frac{3}{16}$
0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 01	0 00 $\frac{1}{4}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 02	0 00 $\frac{1}{2}$
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

N° 23.—TARIF des péages sur les

CANAUx WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en six classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.

	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Érié jusqu'à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chamblay et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écluse Ste-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
<i>Classe n° 5.</i>								
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{1}{4}$
Barils, vides, chacun	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$
Courbes, pour bâtiments, chacun	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03 $\frac{1}{2}$
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauff., par corde, sur nav.	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en rad.	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30 $\frac{1}{2}$
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, sur nav.	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13 $\frac{1}{2}$
Mâts et espars, poteaux de télégr., par tonne de 40 pds cubes, en rad.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22 $\frac{1}{2}$
Trav. de ch. de fer, sur nav., chac.	0 01	0 01	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$
do do en rad., chac.	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$
Boisscié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, sur navires.	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11 $\frac{1}{2}$	0 06 $\frac{3}{4}$	0 20
Boisscié, madriers, planches, voliges et bois de const., scié, par M. pds, mesure de planche, en radeaux.	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36 $\frac{1}{2}$
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires.	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
Bois carré, par M. pieds cubes, en radeaux.	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pieds cubes.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 08
Piquets et perches pour clôtures, par M., sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
Piquets et perches pour clôtures, par M., en radeaux.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 00	0 15	0 15	0 10	0 30
do do de pipes do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do do des Ant. do	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do do de saloirs, scié ou coupés, par M.	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 55
Traverses, par 100 pièces.	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67 $\frac{1}{2}$
Echalas à houblon, par 1,000 pièces.	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
<i>Classe spéciale.</i>								
Gypse, brut (par A. C. 28 octobre 1882).	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest.	.....	.....	0 17 $\frac{1}{2}$
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	.....
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37 $\frac{1}{2}$	0 28	0 24	0 77 $\frac{1}{2}$
Cryolithe, min. de fer ou min. chim.	0 05	0 05	0 05	0 06	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada—Suite.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 01	0 00 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 01	0 00 $\frac{1}{4}$
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 00 $\frac{1}{4}$	0 01	0 00 $\frac{1}{4}$
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 03	0 00 $\frac{1}{2}$
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 03	0 00 $\frac{1}{2}$
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 05 $\frac{1}{2}$	0 22	0 05 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 02	0 00 $\frac{1}{2}$
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 01	En franchise. 0 04	En franchise. 0 01
0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 03 $\frac{1}{2}$	0 14	0 03 $\frac{1}{2}$
0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{1}{2}$	0 03	0 00 $\frac{1}{2}$
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Statistique des canaux.

Sec. 76.—Base de l'estimation des poids, péages des canaux.

	Ton'.		Ton'x.
2,000 lbs avoirdupois.	1	Pierre, 12 pieds cubes.	1
Par M. signifie par mille pieds.		Pierre, 1 corde.	7½
Par Mille signifie par mille pièces.		Whisky, 4 barils ou 215 gallons.	1
Fruits verts, 9 barils correspondant à.	1	Barils vides, 10.	1
Alcalis 3 do do.	1	Cercles à barils, 10 mille.	1
Ecorce, 4 cordes.	1	Planches et autres bois sciés, 500 pieds mesure de planche.	1
Bœuf, 7 barils.	1	Courbes de bâtiments, 4.	1
Biscuits et craquelins, 9 barils.	1	Bois de chauffage, 1 corde.	3
Briques, communes, 1,000.	2	Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes.	1
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils.	1	Bardeaux, 12 M. ou paquets.	1
Bestiaux, 3.	1	Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille.	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils.	1	Donves et fonds, pipes, 1 mille.	8
Briques réfractaires, 1,000.	3	do Indes occid., 1 mille.	4
Poisson, 7 barils.	1	do baril, 1 mille.	2½
Fleur, 9 barils.	1	do saloirs, 1 mille.	5
Gypse et manganèse, 6 barils.	1	Billots de sciage, étalon 1.	1
Chevaux, 2.	1	Bois carré, 50 pieds cubes.	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes.	1	Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pds cub.	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons.	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes.	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons.	1	Trav. de ch. de fer, 16, ou 50 pieds cubes.	1
Noix, 9 barils.	1	Tous autres bois ouvrés ou en partie ou- vrés, 40 pieds cubes, selon le tarif.	1
Huitres, 6 barils.	1	Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces.	1
Lard, 7 barils.	1	Flottes, 50 pieds cubes.	1
Sel, 7 barils.	1		
Graines, 9 barils.	1		
Moutons, 20.	1		

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts Révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-haut mentionnés sont estimés au cent (100 lbs).

TAUX DE PÉAGES.

Sec. 77. Les saux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

	Taux.
CANAL WELLAND.	
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens.	1
2. De la tranc. de Chippawa, ou quelq. part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou P.-Colborne.	1
3. De Dunnville à Port-Colborne.	1
4. De Thorold à Saint-Catherine ou Port-Dalhousie.	1
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et lieux intermédiaires.	1
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.	1
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.	1
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.	1
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.	1
10. De Dunnville à Maitland.	1
11. De Port-Robinson en passant pas l'écluse et la tranchée de Chippawa.	1
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.	1
13. De la tranchée Chippawa en passant par l'écluse de Port-Robinson.	1
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.	1
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine.	1
16. Seulement par la tranchée de Chippawa.	1
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson.	1

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sec. 78. La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Sec. 79. Les navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront.
Les navires et articles passant de Chambly à Saint-Jean.

CANAUX DE L'OTTAWA.

Art. 80. La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et articles dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

Art. 81. La navigation de ce canal est divisée en trois sections : Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les navires et fret passant par une section paieront un tiers ; deux sections, deux tiers.

RÈGLES GÉNÉRALES.

Art. 82. (a) Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONCERNANT LES PÉAGES SUR CERTAINS CANAUX.

Art. 83. La houille, excepté sur le canal Welland, passe sur tous les canaux en franchise. Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Art. 84. Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le creek Chippawa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

NOTE.

Arrêté du 27 juin 1890.

Les mots suivants seront ajoutés à l'article 84 :—

(1.) "Excepté dans les cas où il sera donné une permission particulière, le canal Grenville est interdit aux trains de bois complets ou fractionnés de quelque nature que ce soit, en conformité de l'arrêté du conseil du 9 juillet 1838.

(2.) "Les trains de bois pourront passer par le canal Carillon sans frais de péages, selon l'arrêté du conseil du 9 juillet 1838."

Art. 85. Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Art. 86. (a) Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau passeront en franchise le canal Welland ; et si les péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland, passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent et ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b.) Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront suivant le tarif de la catégorie n° 4.

(c.) Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant \$30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal. Arrêté du conseil du 18 avril 1873.

Art. 87. Les marchandises expédiées à un port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquels les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu. Arrêté du conseil du 23 juin 1863.

Art. 88. Durant la saison de navigation de 1889, les péages sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, expédiés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal, seront de 2 centins par tonneau, et ces péages ouvriront le passage des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland ; et si dans le cours de la dite saison le plein péage ordinaire pour le passage de ces denrées sur le canal Welland a été payé, les denrées seront exemptées de tout autre péage sur toute partie du régime des canaux du Saint-Laurent, bien qu'elles ne parcourent pas toute la distance jusqu'à Montréal. Arrêté du conseil du 18 mars 1889.

DROITS DE PORT.

Art. 89. Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront 2 centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront.

Statistique des canaux.

DROITS D'EMMAGASINAGE AU BASSIN DU CANAL LACHINE.

99. Suit le tarif des droits d'emmagasinage qui seront prélevés sur les articles laissés dans les hangars bassins du canal Lachine :—

		Cents.
Blé et autres grains, par semaine,	par boisseau.....	1
Farines do	par baril.....	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, p. sem.	do.....	5
Cassonade	par boucaut, 10 cents ; par baril.....	5
Liqueurs	do par pipe, 15 cents ; par tonne.....	12
	do par barrique, 10 cents ; par quartaut.....	7
Fer, en barres	do par tonne.....	24
Fer, en saumon	do do.....	12
Sel, excepté aux hangars de Saint-Gabriel	do par 100 boisseaux.....	36
Sel, aux hangars de Saint-Gabriel après les premières 48 heures	do par sac.....	½
Balles, paniers, caisses, etc.	do par tonne de poids ou d'encombrement.....	24
Charbon	do par chaldron.....	12

Art. 91. (a) Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine pendant la première période de 48 heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.

(b) Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.

(c) Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de 48 heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps et de même pour chaque fraction subséquente.

(d) La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents et à leurs frais.

(e) Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire pour dommage par le feu ou autrement.

(f) Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles. Arrêté du conseil du 21 août 1846.

Farine.

Art. 92. (a) Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer.

(b) Si elle y est laissée au delà de deux jours ou 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.

(c) Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer 2 centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours.

(d) Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier. Arrêté du conseil du 31 mai 1856.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST EN ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTRÉAL.

Art. 93. Les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font le commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; 48 heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

		Milles.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	.....	8
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	.....	4
		Centins.
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	.....	40
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregist., par journée de 24 h.	.....	20
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 h.	.....	10
Houille, par chaldron.....	.....	10
Sel, par 100 minots.....	.....	15
Fer de toute espèce, par tonne de poids.....	.....	15
Marchandises de la catégorie n° 6 du tarif des canaux du Canada	.....	10

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port. Arrêté du conseil du 8 juin 1880.

QUAÏAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAÏS ET LES BORDS DU CANAL.

Art. 94. Les droits suivants seront perçus ainsi que mentionnés ci-après, savoir :—

(a) Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les abords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde. Arrêté du conseil du 7 août 1860.

(b) Le paragraphe qui précède s'appliquera non seulement aux péages à recevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine et dans le canal Lachine, ainsi que dans le bassin du dit canal, mais encore au bois de chauffage sur les bords et sur les terrains du canal à la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arrêté du conseil du 27 janvier 1862.

LES BASSINS DU CANAL À MONTRÉAL CONSIDÉRÉS COMME PARTIE DU PORT.

Art. 95. Attendu que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine;

Et attendu que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal;

Il est ordonné que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison; mais que cette règle ne s'appliquera pas au delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal. Arrêté du conseil, 8 août 1878.

PHOSPHATE.

Art. 96. Attendu que les bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de caux pour cette nouvelle entrée;

Il est ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre du chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire. Arrêté du conseil, 12 juillet 1881.

DROITS D'HIVERNAGE DANS LE CANAL LACHINE.

Art. 97. Suit le tarif des droits d'hivernage par tonneau imposé aux navires hivernant dans le canal Lachine.

Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix tonneaux ou moins, soixante-dix centins par bâtiment pour tout l'hiver; et pour chaque bâtiment de plus de dix tonneaux huit centins additionnels sur chaque dizaine de tonneaux additionnelle de son jaugeage. Arrêté du conseil, 22 août 1879.

PÉAGES ET DROITS SUR LES NAVIRES DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Art. 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et prélèvera sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin. Arrêté du conseil, 26 janvier 1883.

PÉAGES ET DROITS DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53, ET 42 VIC., CH. 28.

Art. 99.—Droits de tonnage.

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ.....	1 cent.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit.....	$\frac{1}{2}$ do

Art. 100.—Droits de quaiage.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés.....	Par tonn.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse.....	25 cents.
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons.....	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....	10 do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes.....	$7\frac{1}{2}$ do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000; bois de chauffage, 5c. par corde; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.....	
Or ou argent en lingots, espèces.....	En franc.

Note.

Art. 101. (a) Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de $\frac{1}{4}$ de 1 pour 100 sur leur valeur.

(b) Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

(c) Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

(d) Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissance.

Art. 102.—Base d'estimation pour les poids.

Alcalis, potasse et perlasse.....	3 brls feront 1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre.....	9 do 1 do
Poisson, viandes, poix, goudron.....	7 do 1 do
Chevaux.....	2 à 1 tonn.
Bêtes à cornes.....	3 do
Moutons.....	15 do
Cochons.....	10 do

Arrêté du conseil, 1er avril 1881.

Statistique des canaux.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE.

Art. 103. Les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	1	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôture, le mille	10	5	10
Douves à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I.O." do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

NOTE.

Arrêté du conseil, 27 juin 1890.

3. Les mots suivants seront ajoutés à l'article 103 : " Le droit mensuel de trois centins par corde de bois de chauffage est aboli, en conformité de l'arrêté du conseil du 4 février 1880.

Note.

Art. 104. (a) Il ne sera rien alloué pour les fractions de mois ou de la saison d'hiver.

(b) Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.

(c) Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine. Arrêté du conseil, 8 juin 1860.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

Art. 105. Les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, sont fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa, bateaux à vapeur, pour la saison	\$ 8 00
do do barges do	4 00
dans les écluses do bateaux à vapeur do	50 00
do à d'autres stations do do	15 00

Dans le cas où le ministre le jugerait à propos, il est autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie. Arrêté du conseil, 19 mars 1887.

DROITS À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX.

106. (a) Les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine auront à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.

(b) Dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux. Arrêté du conseil, 5 mars 1880.

107. Règles concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

(a) Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.

(b) Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit, la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

(c) Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage); la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(d) Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.

(e) Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.

(f) Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.
 (g) C. s règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non.
 Arrêté du conseil, 6 août 1881.

CANAL SAINT-PIERRE.

Art. 109. Sur chaque bâtiment qui passera par ce canal, deux centins par tonneau pour le bâtiment, et un centin par tonneau pour le fret, pour aller, et autant pour le retour. Arrêté du conseil, 23 juin 1883.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 décembre 1889.

Vu un mémoire daté du 10 décembre 1889, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux représente qu'en certains cas il a été d'usage d'amarrer des navires pour l'hiver le long des jetées du canal, mais non en dedans des portes, et que ces navires, bien que trouvant en ceci un certain avantage, ne sont pas protégés comme ils le seraient à l'intérieur contre la hausse et la baisse de l'eau, mais que néanmoins on les a assujétis aux droits d'hivernage.

Le ministre recommande en conséquence que dorénavant, à compter du présent hiver, mais sans autre rétroactivité, il ne soit exigé aucun droit des navires hivernant ainsi en dehors des écluses des canaux de l'Etat.

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

Arrêté du conseil, 16 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 31 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26^e jour d'octobre 1889 (Arrêté refondu du conseil de 1889), ainsi que les modifications et additions qui y ont été faites, seront appliqués, et ces règles et règlements sont par le présent appliqués au canal Murray, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte particulièrement et exclusivement aux travaux y dénommés.

Arrêté du conseil, 20 mai 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les péages à imposer et percevoir sur le canal Murray maintenant ouvert à la circulation régulière seront fixés, et les dits péages sont par le présent fixés à un huitième des péages exigés pour le passage des canaux du Saint-Laurent.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

Sur mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 25 septembre 1890, représentant qu'à la date du 20 août 1890, un arrêté du conseil a été passé à l'effet de défendre l'emploi de chevaux de halage entre l'entrée d'aval du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 pendant les travaux de l'agrandissement du canal.

Le ministre, considérant que cette défense entraîne l'emploi de remorqueurs et une augmentation de frais pour les intéressés, recommande, de l'avis du chef administratif du département des chemins de fer et canaux, que tous les remorqueurs employés faisant exclusivement le service de remorquage sur cette section du canal, aient le privilège de passer sans péage soit en remontant soit en descendant le canal entre l'entrée d'aval du canal et l'écluse n° 20 jusqu'à l'achèvement des travaux d'agrandissement de cette section.

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

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

27 septembre 1890.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, déclarer que le canal Tay, aujourd'hui terminé, fait partie du canal Rideau, et que les règles et règlements pour l'administration, l'entretien, l'usage et la protection des canaux du Canada, faits et établis par l'arrêté du conseil du 26 octobre 1889 (arrêté du conseil de 1889, chapitre 115), ainsi que les modifications et ajoutés, s'appliqueront au dit canal Tay, à l'exception de ce qui dans l'espèce se rapporte spécialement et exclusivement aux travaux autres que le canal Rideau.

Et il a encore plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs conférés par le dit acte, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages suivants, et en autoriser la perception, sur le bras Tay du canal Rideau, aujourd'hui ouvert à la circulation régulière, savoir :—

De Perth à Smith's-Falls, 1 section, ou $\frac{1}{2}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à Kingston, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth au bassin à Ottawa, 2 sections, ou $\frac{2}{3}$ du péage pour le canal Rideau.

De Perth à la rivière Ottawa, 3 sections, ou le plein péage du canal Rideau.

Une partie de section sera traitée comme une section complète pour la perception des péages.

Statistique des canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, 18 mai 1891.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

En vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, il plaît à Son Excellence d'ordonner que l'on permettra à tous les dragueurs et chalans de l'Etat de passer par les canaux sans acquitter de péages, mais le passage de ces dragueurs et chalans ne devra pas empêcher celui des autres navires.

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

Au très honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

Arrêté du conseil, 18 mai 1891.

Attendu qu'en conséquence des travaux d'élargissement du canal Cornwall, les vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario sont momentanément privés de l'accès du quai du fleuve en face de la ville de Cornwall, et sont obligés, au lieu d'arrêter à ce quai, de passer par les deux écluses de l'entrée d'aval du canal pour aller à un autre quai dans la dite ville;

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, d'ordonner que, durant la présente saison, les vapeurs de la dite Compagnie de navigation Richelieu et Ontario auront le privilège de passer sans acquitter de péages par les dites deux écluses à l'entrée d'aval du canal Cornwall.

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

Arrêté du conseil, 31 octobre 1890.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, établir les péages et droits suivants, et en autoriser la perception, pour l'usage de la cale sèche à Bobcaygeon, et des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pour l'hiver, et autres périodes moins longues.

Pour les navires.	Hiver.	Par jour.	Par semaine.
	\$	\$	\$
De plus de 15 tonneaux	30	4	12
De 15 tonneaux ou moins	20	3	10

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, 4 avril 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, après avoir examiné le tarif des péages sur les canaux du Canada et les différents arrêtés du conseil en vertu desquels un droit spécial a été de temps à autre imposé temporairement sur certaines denrées alimentaires passant par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal et des ports à l'est de cette ville, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : " Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les modifications suivantes seront faites au tarif des péages en vigueur sur les canaux, et le dit tarif est en conséquence modifié comme suit :—

Une remise sera faite d'une partie des péages perçus sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin qui ont passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal, dans tous les cas où les dits produits ainsi transportés sont exportés, et dans ce cas seulement.

La remise sera de nature à réduire les péages à deux cents par tonneau des dits produits ou aucuns d'eux, et les conditions de cette remise seront les suivantes :—

On devra démontrer que les produits susdits, sur lesquels la remise sera réclamée ont été en premier lieu expédiés en destination de Montréal ou de quelque port à l'est de Montréal, qu'ils ont été transportés à Montréal ou à quelque port à l'est de Montréal et réellement exportés hors du pays.

Le droit à la remise susdite ne sera pas perdu par le transbordement intermédiaire, pourvu qu'il ait lieu à un endroit en dedans les limites du Canada.

Toutes parties de chargements débarqués à Port-Colborne et réexpédiés de Port-Dalhousie, et tous chargements des produits surnommés d'un port canadien sur le lac Ontario, auront aussi droit à cette remise. Le paiement du montant à être remis sera fait, de temps à autre, à mesure que les chargements des dits produits sont expédiés, en vue d'exportation, de Montréal ou de tout port à l'est de Montréal.

Le présent arrêté en conseil demeurera en vigueur pour l'année courante (1892) seulement.

(Signé)

JOHN J. MCGEE.

Greffier, Conseil privé.

COPIE certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 mai 1892.

Sur mémoire daté du 19 avril 1892, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, soumettant un mémoire dont copie ci-jointe, des officiers qu'il appartient du département des chemins de fer et canaux, sur certaines objections soulevées par la chambre de commerce de Montréal, par les expéditeurs et autres personnes contre les droits de tonnage et de quaiage actuels sur les navires et le fret se servant des bassins du canal Lachine à Montréal.

D'après ce mémoire, qui est détaillé et explicatif, il paraîtrait que les plaintes formulées sont bien fondées, les complications exposées provenant du fait que divers arrêtés en conseil ont été rendus de temps à autre, déterminant et modifiant les taux et péages pour faire face à des cas particuliers à mesure qu'ils se produisaient; et en attendant une revision générale de tous ces règlements, péages et droits concernant les canaux, qui semble être opportun, il serait bon de s'occuper de suite de toutes ces plaintes.

En conséquence, le ministre, sur l'avis des officiers des revenus des canaux, approuvé par l'ingénieur en chef du canal Lachine et par le sous-ministre de département des chemins de fer et canaux, recommande l'adoption de ce qui suit:—

1. L'abrogation de l'article 93 des arrêtés en conseil révisés du 16 octobre 1889, chapitre 115, et la substitution de l'article suivant:—

Droits de quaiage sur le charbon destiné à la consommation locale de Montréal.

Article 93. Le charbon destiné à la consommation locale à Montréal, déchargé sur les terrains du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, de navires autres que des navires de mer, et entrant dans le canal Lachine en venant du port de Montréal, paiera un droit de quaiage de cinq centins par tonne.

Le poussier de charbon paiera trois centins par tonne.

2. L'abrogation des articles n^{os} 98, 99, 100 et 101 et la substitution des suivantes:—

Droits de quaiage sur les navires de mer dans tous les bassins du canal Lachine.

Article 98. Il sera permis à la commission du port de Montréal de garder le droit de prélever des péages pour le vieux bassin d'aval du canal Lachine, mais le gouvernement gardera le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir. Les navires de mer qui chargent et déchargent dans les bassins du canal Lachine à Montréal (excepté dans le vieux bassin d'aval), paieront les droits de quaiage suivants:—

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25 centins par tonne.
Foin, paille, fer en guense et rebuts de fer, potasse et perlasse	20 do
Pommes, paniers et leur contenu, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons	15 do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphate, sable, sel, houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½ do
<i>Tarif spécial.</i> —Briques, 10c. par 1,000; bois de chauffage, 5c. par corde; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds de mesure de planche.	
Or et argent en lingots, espèces	En franchise.
Poussier de charbon	3 centins par tonne.

Chaque inscription ne paiera pas moins de cinq centins.

Tous les effets débarqués sur les quais du canal pour être transbordés ou expédiés de nouveau dans les eaux du canal ne paieront qu'un quaiage.

Le bois de construction pour lequel on aura acquitté les péages pour passer le canal Lachine et qui est expédié de nouveau des quais ou des bateaux dans des navires de mer paiera des droits de quaiage égaux à une section des droits de péage sur les canaux, savoir: 3½ centins par 1,000 pieds, mesure de planche.

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

(Signé)

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 6ème jour de juin 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé: Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté en conseil du 29ème jour d'avril 1891, en vertu duquel les steamers spécialement nolisés pour le transport des partis de plaisance allant et

Statistique des canaux.

revenant le même jour sur le même steamer, étaient taxés à la moitié des péages ordinaires pour le passage du canal Lachine et de l'écluse de Sainte-Anne, et pour le passage du canal Welland, dans les cas de partis de plaisance allant de Toronto ou Hamilton à Sainte-Catherine, seront continuées pour la saison seulement.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

VENDREDI, le 15ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par une clause de l'arrêté en conseil du 4 avril 1892, concernant le rabais à être alloué sur certains produits alimentaires passant par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en destination de Montréal pour l'exportation, il est établi que le droit à ce rabais s'étendra aux envois de ces produits faits "de tout port canadien sur le lac Ontario," cette disposition provenant d'un arrêté en conseil du 29 avril 1891 ;

Et considérant que l'intention n'était pas de continuer la restriction en faveur des ports canadiens sur le lac Ontario ;

Il plaît à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que le dit arrêté en conseil du 4 avril 1892, soit et il est par le présent modifié en omettant de la clause en question le mot "canadien," et que cette modification sera exécutoire à compter du 4 avril dernier.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

LUNDI, le 19ème jour de juillet 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu qu'on a demandé d'étendre aux canaux de la Vallée de la Trent le privilège des péages réduits dont jouissent aujourd'hui les voyages de plaisance sur les canaux de Lachine et Welland en vertu de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des dispositions du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé "Acte concernant le département des chemins de fer et canaux," et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que pour la présente saison seulement, les vapeurs frétés spécialement pour tournées de plaisance d'une seule et même journée, ne paieront que la moitié des péages ordinaires pour les voyageurs sur les canaux de la Vallée de la Trent.

(Signé)

JOHN J. MCGEE,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

HOTEL DU GOUVERNEMENT À OTTAWA.

MARDI, le 2ème jour d'août 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le chapitre 37 des Statuts révisés, et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner que les dispositions de l'arrêté du conseil du 6 juin 1892, réduisant de moitié les péages ordinaires des passagers sur le canal Lachine (cette réduction s'appliquant aux steamers transportant des partis de plaisance allant et revenant le même jour sur le même steamer nolisé spécialement à cette fin), soient continuées et s'appliqueront au canal Beauharnois pour la prochaine saison de navigation seulement.

(Signé)

JOSEPH POPE,
Greffier-adjoint du Conseil privé.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

VENDREDI, 14 octobre 1892.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu à Son Excellence, en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 13 du chapitre 37 des Statuts révisés, intitulé : Acte concernant le département des chemins de fer et canaux, et par et avec l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, de prescrire l'échelle suivante de droits à payer par les navires qui passeront l'hiver dans les canaux et écluses de la rivière Rideau, et la dite échelle de droits est par le présent en conséquence prescrite, savoir :—

Dans le canal de Carillon, vapeurs, pour la saison	\$ 8 00
barges	4 00
Dans le canal de Grenville, vapeurs, pour la saison	8 00
barges	4 00
Dans les écluses des canaux à Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs,, pour la saison	25 00
Dans les écluses du canal de la Culbute, pour la saison	15 00

On exigera en garantie d'indemnité contre dommages résultant d'incendie tel cautionnement que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos.

JOHN J. MCGEE,
Greffier, Conseil privé.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 2 novembre 1892.

Vu un mémoire en date du 28 octobre 1892, dans lequel le ministre des chemins de fer et canaux reporte qu'il a reçu du gérant de la Compagnie de flottage et d'expédition de Collins' Bay une lettre dont voici copie :—

“ Au ministre des chemins de fer et canaux,
“ Ottawa, Ont.

“ COLLINS' BAY, 19 septembre 1892.

“ CHER MONSIEUR,—J'ai reçu de M. Robert Rae, *Commodore* du Yacht Club de Chicago, une lettre dans laquelle il parle d'amener par les canaux dans le cours de la saison prochaine un grand nombre de yachts pour l'exposition de Chicago, et il suggère que votre gouvernement accorde aux yachts étrangers la franchise des canaux pour le voyage complet, et me demande de soumettre la question à votre gouvernement avec cette fin en vue. On m'informe que l'*Ocean Racing Yacht Club*, et l'*International Yacht Club of England*, viendront si le voyage à Chicago leur est facilité. Les clubs danois, russes, allemands, français, italiens et grecs ont été invités, mais avant d'accepter, il leur faudra avoir des renseignements sur la route de Montréal à Chicago et le coût du voyage. Le *Royal Yacht Club* propose une régate sur l'océan et jusqu'à Montréal, et que de là la flotte donne rendez-vous aux yachts canadiens et américains à Macinac pour de là courir jusqu'à Chicago pour un prix qui sera donné par les clubs américains.

“ Si votre gouvernement jugeait à propos d'accéder à cette proposition et d'annoncer publiquement sa décision en ce sens ou de m'en avvertir, je la communiquerai au président du Yatch Club de Chicago.

“ Bien à vous,

“ Collins' Bay Rafting and Forwarding Co. (limitée).

“ Par A. LÉGER,
“ Gérant.”

Le ministre, vu les intérêts qui sont concernés dans le projet en question, recommande que le privilège de la franchise des canaux du Canada soit accordé à tous les yachts de plaisance qui feront le voyage de Chicago pour l'exposition universelle de 1893, et qu'on l'autorise à annoncer la chose à la compagnie en réponse à sa lettre.

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

L'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

JOHN J. MCGEE
Greffier Conseil privé

Statistique des Chemins de fer.

RAPPORT

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FÈR DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1892

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA:

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

1893

[N^o 96—1892.] *Prix: 5 centins.*

Statistique des Chemins de fer.

CHEMINS DE FER CANADIENS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 21 mars 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1892, qui a été compilée de rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer au ministre des chemins de fer et canaux. J'introduis en premier lieu le tableau indiquant le développement des chemins de fer d'année en année depuis l'ouverture de la première ligne en 1837.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1836.	0	1865.	2,145
1837.	16	1866.	2,150
1838.	16	1867.	2,258
1839.	16	1868.	2,269
1840.	16	1869.	2,497
1841.	16	1870.	2,497
1842.	16	1871.	2,497
1843.	16	1872.	2,508
1844.	16	1873.	2,638
1845.		1874.	2,642
1846.		1875.	4,826
1847.	59	1876.	5,157
1848.	59	1877.	5,574
1849.	59	1878.	6,143
1850.	71	1879.	6,484
1851.	93	1880.	6,891
1852.	212	1881.	7,260
1853.	423	1882.	7,530
1854.	657	1883.	8,726
1855.	855	1884.	9,658
1856.	1,296	1885.	10,149
1857.	1,428	1886.	10,697
1858.	1,654	1887.	11,691
1859.	1,997	1888.	12,162
1860.	2,087	1889.	12,628
1861.	2,087	1890.	13,256
1862.	2,110	1891.	14,009
1863.	2,110	1892.	14,533
1864.	2,145		

Les tableaux ci-annexés peuvent être résumés comme suit :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	14,870
Longueur des voies de garage en milles.....	1,923
Milles de lisses de fer, lignes-mères.....	607
do d'acier do	14,263
Capital versé (y compris les quatre items suivants)..	\$844,991,750
Primes payées par le gouvernement.....	149,224,064
Prêts faits do	21,687,755
Actions souscrites par le gouvernement.....	300,000
Subventions municipales.....	13,981,248
Milles de chemins de fer en exploitation	14,588
Recettes brutes.....	\$51,685,768
Frais d'exploitation.....	36,488,228
Recettes nettes.....	15,197,540
Voyageurs transportés.....	13,533,414
Tonnes de marchandises transportées.....	22,189,923
Milles parcourus par les trains.....	44,448,468
Voyageurs tués.....	14
Nombre d'élevateurs à grains.....	50
Passage à niveau, gardés.....	131
do non gardés	9,232
Ponts au-dessus de la voie.....	401
Passages à niveau d'autres chemins de fer	193
Raccordements avec d'autres chemins de fer.....	310
do des embranchements	193
Locomotives, en propriété.....	1,922
do louées	39
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	148
do do loués	7
Voitures de 1re classe, en propriété.....	870
do do louées.....	39
do 2e classe et d'immigrants, en propriété.....	632
do do do louées.....	2
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, en propriété.....	575
Wagons à bagage, wagons-poste et de messagerie, loués	16
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.....	32,676
do do loués.....	2,992
Wagons-plateformes, en propriété.....	15,205
do loués.....	195
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété.....	3,582
do do loués.....	2

Statistique des Chemins de fer.

CAPITAL NOMINAL ACQUITTÉ.

	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observa- tions.
		\$ cts.	\$ cts.	
Capital, actions ordinaires.....	14,870	244,844,381 52	16,465 66	
do privilégiées.....	14,870	99,555,900 39	6,695 08	
Dette garantie par obligations.....	14,870	305,120,199 76	20,519 18	
Aide du gouvernement fédéral.....	14,870	144,214,383 56	9,698 34	
do de l'Ontario.....	6,063	6,171,181 44	1,017 84	
do de Québec.....	2,783	12,033,012 76	4,323 75	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,360	4,365,355 71	3,209 82	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	830	1,999,695 87	2,409 27	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211			
do du Manitoba.....	1,400	2,390,690 00	1,707 63	
do de la Col.-Britannique.....	695	37,500 00	53 95	
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,528			
Aide des municipalités de l'Ontario.....	6,063	10,354,744 37	1,707 87	
do de Québec.....	2,783	2,419,218 62	869 28	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,360	296,500 00	218 01	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	830	277,685 00	334 56	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211			
do du Manitoba.....	1,400	595,600 00	425 43	
do de la Col.-Britannique.....	695	37,500 00	53 95	
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,528			
Capital provenant d'autres sources.....	14,870	10,278,200 67	691 20	
Total.....	14,870	844,991,749 67	56,825 27	

Régul à une moy-
enne de \$1,815.-
56 par mille sur
tout le parcours.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, primes, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée :—

	Montant.
	\$ cts.
Gouvernement fédéral.....	148,083,305 93
do de l'Ontario.....	6,365,507 44
do de Québec.....	15,438,567 12
do du Nouveau-Brunswick.....	4,617,346 81
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,175,995 87
do du Manitoba.....	2,391,740 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités de l'Ontario.....	10,409,041 78
do de Québec.....	4,256,674 00
do du Nouveau-Brunswick.....	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	289,685 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	25,000 00
	195,039,963 95

ACCIDENTS SUIVIS DE MORT.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives		23	4	27
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement.....	6	5	9	20
En préparant les trains.....		5		5
En attelant les wagons.....		8	2	10
Collisions et déraillements.....	4	16	2	22
Frappés contre des ponts.....		1	1	2
En marchant ou étant sur la voie.....	2	20	67	89
Explosion.....		1		1
Autres causes.....	2	31	24	57
Totaux.....	14	110	109	233

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				\$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Fédéral.....	1,409,189	835,248	1,101,733
Calgary et Edmonton	do	2,176,000	2,720	9,520
Pacifique Canadien.....	do	26,568,000	3,624,355	11,214,623
Esquimalt et Nanaimo.....	do	1,900,000	Emplac. de ville, net... 217,956	1,312,995
Grand Nord-Ouest Central.....	do	2,880,000		712,654
Manitoba et Nord-Ouest.....	do	2,918,400	447,527	736,505
Manitoba et Sud-Est.....	do	704,000		
Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest.....	do	1,396,500	259,012	1,055,883
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	do	2,229,333	131,445	131,593
Winnipeg et la Baie d'Hudson.....	do	*		
Montagne de Bois et Qu'Appelle.....	do	1,536,000		
Grand Nord.....	Québec.....	140,000		
Colonisation du Lac Temiscamingue.....	do	250,000		
Basses Laurentides.....	do	480,000		
Montréal et Ouest.....	do	350,000		
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	do	450,000		
Québec et Lac Saint-Jean.....	do	1,840,000		
Comtés de l'Ouest.....	Nouv.-Ecosse.....	150,000		

* 6,400 acres par mille dans le Manitoba ; 12,800 par mille dans les territoires du Nord-Ouest. Sans mention de distance.

La préparation de la statistique a été de nouveau grandement retardée par suite de la difficulté qu'il y a à obtenir les rapports de plusieurs des compagnies d'importance secondaire, quelques-uns n'étant arrivés qu'au mois de février, et celui de la Compagnie du chemin de fer Mont-Égal et Lac Maskinongé ne l'étant même pas encore, bien qu'on ait à maintes reprises prié la compagnie de l'envoyer.

L'acte prescrit que ces rapports seront fournis le ou avant le 1er octobre, et je ne puis que répéter une fois de plus mes recommandations antérieures à l'effet de faire mettre la loi à exécution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

Le secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

Statistique des Chemins de fer.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada le 30 juin 1892.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Ci-devant Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest—De Dunmore, sur le C.C.P., à l'ouest jusqu'à la houillère à Lethbridge et de Lethbridge à Coutts.		174 12
Albert-Southern	Embranchement de la jonction Harvey à Alma.		17 00
Baie des Chaleurs.	De Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés).		100 00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.		3 50
Brantford, Waterloo et Lac Érié.	De Brantford, Ont., à Waterford, Ont.		17 00
Boucouche et Moncton.	De Moncton, sur l'Intercolonial, à Boucouché, N.-B.		32 00
Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.	De Brockville à Westport.		45 00
Calgary et Edmonton.	De Calgary à Edmonton } (254 milles de voie posés). do McLeod }	191 97 105 00	
			296 97
Canada-Atlantique.	De la cité d'Ottawa à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.		138 00
Comtés du centre.	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury.		21 00
Canada-Southern.	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu Emb. d'Amherstburg—D'Essex-Centre à Amherstburg Emb. de St-Clair—De la jonc. de St-Clair à Courtright Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Welland. Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia Leamington et St-Clair—De Comber à Leamington.	226 18 15 70 62 63 17 50 30 60 5 50 7 00 13 80	378 91
Canada-Eastern.	Ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick— De Gibson à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial. De Blackville à Indiantown. De Chatham à Chatham-Junction.	107 00 9 00 11 00	127 00
Canadien du Pacifique :			
En propriété	Ligne-mère—De Montréal à Vancouver do De Québec à la jonction de St-Martin.	2,904 70 159 80	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive-Nord.)	Embr.—De jonc. des Grandes-Piles aux Grandes-Piles do do de Berthier à Berthier do do de Joliette à St-Félix do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme do do do St-Eustache do do de St-Lin à St-Lin do De Buckingham au village de Buckingham do De Hull à Aylmer do De Carleton-Junction à Brockville do De Sudbury aux Mines de Cuivre do do Sault Ste-Marie do De Winnipeg-Junction à Emerson do do à Manitou do De Rosenfeldt à Gretna do De Winnipeg à Selkirk-Ouest do do Stonewall do De Kenmay à Oxbow do De Glenboro à Nesbitt do De New-Westminster-Junct'n à N'w-Westm'tr do De Mission-Junction à Mission do De Vancouver à Coal-Harbour	26 90 2 00 16 80 13 60 6 00 15 06 4 30 7 50 45 00 5 00 182 50 64 50 100 10 13 70 22 50 18 00 114 50 27 20 8 20 10 00 1 20	
	Total en propriété		3,768 90
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)— De l'ext. sud du pont de Lachine à la front. du Maine.		182 50

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i> Lignes affermées.....	Saint-Laurent et Ottawa—		
	D'Ottawa à Prescott.....	51 80	
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6 60	58 40
	Ontario et Québec—		
	De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine.....	9 10	
	De Montréal à Toronto.....	339 00	
	De London à Windsor.....	112 50	
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue...	3 20	463 80
	Credit Valley—		
	De Toronto-Junction à St-Thomas.....	116 10	
	De Streetsville-Junction à Melville-Junction	31 70	
	De Cataract à Elora.....	27 30	175 10
	Toronto, Grey et Bruce—		
	De Toronto-Junction à Owen-Sound.....	116 90	
	De Orangeville-Junction à Teeswater.....	69 40	
	De Glenannan à Wingham.....	5 00	191 30
	Guelph-Junction—		
	De Guelph-Junc., ch. def. de Credit Valley, à Guelph.		15 00
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock..		26 60
	St-John et Maine—De Carleton, N.-B., à Vanceboro'.		91 80
	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick (en Canada)—		
	De Gibson à Woodstock.....	62 90	
	De Newbury-Junction à Edmundston.....	105 50	
	D'Aroostook-Junction à la frontière.....	4 98	
	De Fairville à St-Jean.....	2 30	175 68
	Chemin New-Brunswick et Canada (en Canada)—		
	De McAdam-Junction à St-Stephen.....	33 90	
De Watt-Junction à St-Andrew.....	27 50		
De McAdam Junction à Woodstock.....	50 80		
De Debec-Junction à la frontière du Maine.....	5 00	117 20	
Ch. def. Frédéricton—Fredericton-Junc. à Frédéricton.		22 10	
Colombie et Kootenay—De Robson à Nelson—			
Du Lac Kootenay à la Rivière Colombie.....		27 70	
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba—			
De Manitou à Deloraine.....	101 00		
De Winnipeg à Glenboro'.....	104 20		
D'Elm-Creek à Barnsley.....	12 60	217 80	
Total affermé.....		1,764 98	
do en propriété.....		3,768 90	
do en exploitation en milles.....		5,533 88	
Chemins de fer de l'Etat.....	Intercolonial—		
	D'Halifax à Lévis.....	675 00	
	De Moncton à Saint-Jean.....	89 00	
	De Truro à Stellarton.....	44 00	
	De Stellarton à Mulgrave.....	82 00	
	De Stellarton à Pictou.....	14 00	
	De Pointe-Tupper à Sydney.....	91 00	
	De New-Glasgow à Pictou-Landing.....	8 00	
De Painsec à Pointe-du-Chêne.....	11 00		
A reporter.....			

Statistique des Chemins de fer.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Chemins de fer de l'Etat.....	Report		
	Intercolonial— <i>Fin.</i>		
	Emb. à Sydney-Nord.....	5 00	
	do Dalhousie	7 00	
	do Saint-Charles	25 00	
	do Dartmouth	4 00	
	do Indiantown	14 00	
	do Oxford-Junction à la Pte Brown.	67 00	
	do Pugwash.....	5 00	
		1,141 00	
Ile du Prince-Edouard—	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown ...	147 00	
	Emb.—De Mount Stewart à Souris... ..	38 40	
	do D'Alberton à Tignish.....	13 10	
	do De la Ligne de Comté à Cap-Traverse	12 10	
	210 60		
Caraquette	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan-Harbour, N.-B.		68 00
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grénville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces).		13 00
Ontario-Central.	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon		104 00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman	44 66	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer de Saint-Martin et Upham).....	30 00	
			74 66
Vallée de la Cornwallis.....	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis.....		14 00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	32 00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow	14 00	
			46 00
Comté de Drummond.	De Sainte-Rosalie, P. Q., raccordement avec le Grand-Tronc, à Ball's-Wharf, sur le Saint-Laurent, se relie au chemin de fer Canadien du Pacifique à Drummondville.....		62 81
Elgin, Petiteodicac et Havelock... ..	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petiteodicac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		28 00
Erié et Huron..	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental.....		75 75
Esquimalt et Nanaimo.	De Victoria à Wellington, Ile de Vancouver.....		78 00
Frédéricton et pont du chemin de fer de Sainte-Marie.....	En amont de la rivière Saint-Jean, reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern et Western, à Sainte-Marie.....		1 33

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—Suite.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— Division du Grand-Tronc (en propriété.)	Ligne-mère—De Point-Edward à la Pointe-Lévis et Island-Pond.....	719 50	
	Montréal à Dorval.....	10 25	
	Prol. de Sarnia—De Pointe-Edward au Gr. Occidental	3 00	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	0 75	
	Embranchement de Trois-Rivières—Arthabaska à Doncet's-Landing.....	35 25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston	2 25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14 50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London.	22 00	
	Embranchement de Champlain—De St-Lambert à la frontière, St-Isidore à la ligne provinciale.....	66 00	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier au raccor- dement avec le ch. de fer Canadien du Pacifique.....	6 50	
	De Blackwell au Tunnel de St-Clair.....	5 00	
	Chemin de fer du Nord et Nord-Ouest.....		111 60
	De Toronto à Gravenhurst.....		31 76
	D'Allandale à Collingwood.....		20 50
	De Collingwood à Meaford.....		2 28
	D'Elmsvale à Hillsdale.....		40 25
	De Port-Dover (lac Krié) à Hamilton.....		98 82
	De Hamilton à Allandale (lac Simcoe).....		39 83
	De Beeton à Collingwood.....		229 50
	Division du Grand-Occidental..	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....		2 56
Raccordements de Stony-Creek, etc.....			37 40
Embranchement—D'Hamilton à Toronto.....			27 18
do D'Harrisburg à Guelph.....			8 00
do D'Harrisburg à Brantford.....			50 85
Embranchement de Sarnia—De Komoka à Sarnia.....			4 75
do de Petrollea—De Wyoming à Petrollea.....			145 55
Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....			8 32
Ebm. d'Allanburg—D'Allanburg à Clifton-Junction.....			25 14
Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont.....			1 50
Affermés et en exploitation...	Divers raccordements.....		168 15
	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et de Palmerston à Kincardine.....		23 84
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley..		69 01
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à Wingham- Junction.....		34 78
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—De Brantford à Tilsenburg-Junction.....		162 00
	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, Port-Dover et Lac Huron, et Stratford et Huron.....		172 75
	Buffalo et Lac-Huron—De Goderich à Port-Erié.....		17 00
	Baie-Georgienne et Lac-Erié—De Port-Dover à Warton		
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan.....		81 25
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield.....		111 37
	Jonction du Nord et du Pacif. (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Cana- dien du Pacif. à la riv. de la Vase, lac Nipissingue).		33 34
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene.....		15 00
	Cobourg, Blairton et Marmora—De Cobourg à Har- wood.....		3 00
	De Blairton au C.C.P.....		18 00
	Jonction de Waterloo— De Waterloo à Elmira, Ont.....		10 25
	Divers raccordements.....		8 91
	A reporter.....		

Statistique des Chemins de fer.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— <i>Suite.</i> Affermés et exploités.....	Report		
	Division de Midland—		
	Ligne-mère—Belleville à Midland.....	164 00	
	De Lindsay à Scarboro'-Junction.....	60 25	
		224 25	
	Embranch. Victoria—De Lindsay à Haliburton... ..	54 25	
	do Whitby—De Whitby à Manilla.....	33 75	
	do Lakefield—De Lakefield-Junct. à Lakefield	11 75	
	do Madoc—De N. Hastings-Junct. à Eldorado	22 25	
	do Cobocok—De Blackwater à Cobocok....	36 25	
	do Bridgewater—De Madoc à Bridgewater... ..	8 75	
	do Port-Hope—De Port-Hope à Omemee.....	32 00	
	do do De Millbrook à Peterboro'....	12 25	
	Chemin de fer Lake-Simcoe-Junction—De Stouffville au lac Simcoe	26 50	
	Chemin de fer de Peterboro' et Lac-Chemong—De Peterboro' au lac Chemong.....	8 25	
Tramway Medonte—De Coldwater à Parker's-Mill...	9 00		
	479 25	3,157 63	
Approches du tunnel St-Clair..	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan.		2 22
Grand-Est.....	Longueur du tunnel d'une ouvert. à l'autre, 6,000 pds; de coupe cylind. d'un diamètre intér. de 19'10 pds... ..		
	Construit dep. le point de raccord. avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jus. la riv. St-François	6 00	
	Construit dep. Nicolet jusq. point de raccord. avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire	7 00	
		13 00	
Montréal et Sorel... ..	Construit depuis le point de raccordem. avec le Grand- Tronc à St-Lambert jusq. Armstrong, vis-à-vis Sorel.	44 67	
Grand-Nord.....	Construit dep. St-André, sur l'Ottawa, jusq'au point de racc. avec le ch. de fer C.P. à Lachute	7 00	
	Construit de St-Jérôme à Sainte-Julienne.....	18 00	
		25 00	
Grand Nord-Ouest Central....	Construit depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusq' à Hamiota.	50 93	
Hereford.. ..	De la frontière intern. à Dudswell, comté de Wolfe; relié au C.C.P. à Cookshire, et au Québec-Central à Dudswell.	48 20	
	De Dudswell aux carr. de chanx (Cie de la ligne Domin.)	4 80	
		53 00	
Iroindale, Bancroft et Ottawa..	Construit depuis le point de raccord. avec le Grand- Tronc près de Kimmow-Station jusq' à Iroindale ..	12 00	
	Tracé jusq' à Bancroft, 50 milles... ..		
		12 00	
Joggins.	De Maccan-Station, Intercol., aux mines de Joggins... ..		12 00
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au chem. de fer Intercolonial	27 00	
	De Richibouctou à Saint-Louis	7 00	
		34 00	
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke.	103 00	
	Embranch. Glendon—De Bedford à Zanesville.....	4 00	
	do Aux mines de Robertsville.....	1 00	
Kingston et Pembroke.. ..	do Aux moulins de Doran (ch. de bois) aux moulins de McLaren, aux mines de Bethune, aux moulins de Lavant, de Clyde Forks, et de Francis.	4 75	
		112 75	
Kingston, Napanee et Western..	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. à Shar- bot-Lake, et à Renfrew.) Lac Napanee, Tamworth et Québec :—		
	De Napanee à Tamworth.....	28 50	
	De Yarker à Harrowsmith.....	7 00	
	De Tamworth à Tweed	20 95	
		56 45	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
L'Assomption.	De L'Épiphanie à L'Assomption.		3 00
Lac-Érë, Essex et Rivière-Dé- troit.	De Walkerton, Ont., sur le Grand-Tronc, à Leaming- ton, sur le Canada-Southern.		42 00
Colonisation du Lac Témisca- mingue.	Entre Mattawa et la tête du lac Kippewa en différents tronçons.		15 50
Basses-Laurentides (ci-devant St- Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le Québec et Lac Saint-Jean.		39 50
Manitoba et North-Western.	De Portage-la-Prairie à Yorkton.	223 05	
	Embranchement de la Rivière-aux-Ecailles.	11 45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid-City.	15 47	
			249 97
Vallée de la Massawippi.	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au Connecticut et Passumpsic River Railroad; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennox- ville.	32 00	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	2 00	
			34 00
Montréal et Lac Maskinongé.	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon.		13 00
Montréal et Vermont-Junction.	Du point de raccordement avec le chemin de fer Stan- stead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordem. avec le Vermont et Canada, à la front. du Vermont; se relie aussi au ch. de jonct. Lac-Champlain et St-Laurent à Stanbridge		23 60
Montréal et Ouest.	Construit depuis Saint-Jérôme, sur le C.C.P., jusqu'à Sainte-Agathe.		30 50
Montréal et Ottawa.	De Vaudreuil-Junction, C.C.P., à Rigaud.		16 00
Montréal, Portland et Boston.	Du point de racc. avec le G.-T. à St-Lambert à Farnham	32 00	
	De Marieville à Saint-Césaire.	8 60	
			40 60
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tormen- tine.		36 00
Northern-Pacific et Manitoba.	De Winnipeg à la frontière internationale.	65 30	
	De Winnipeg à Portage-la-Prairie.	52 50	
	De Morris à Brandon.	145 50	
	Raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg.	1 20	
			264 50
Nosbossing et Nipissingue.	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue.		5 50
Cie de fer, de houille et de chemin de fer New-Glasgow.	D'Eucreka-Junction, sur l'Intercolonial, à Sunny- Brae.		12 50
Nova-Scotia Central.	De Middleton, sur le chemin Windsor et Anna- polis, à la ville de Lunenburg sur la côte de l'Atlan- tique, N.E.		73 50
Montagne-d'Orford.	D'Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué., (10 milles construits).		26 50
Ottawa et Vallée de la Gatineau.	De la station du C.C.P. à Hull, Qué., à Farrel- ton.		30 00
Colonisation de Parry-Sound.	De Scotia, sur le Northern et Pacific-Junction, à Bear- Lake.		20 00
Pontiac et Renfrew.	De Wyman-Station, sur le Pontiac Pacific Junction, aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4 25
Pontiac Pacific Junction.	Du point de raccordem. avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.		85 00
Port-Arthur, Duluth et Western.	(Voie posée sur 71 milles à compter d'Aylmer.) De Port-Arthur à la frontière Internationale.		85 50
	(Fait raccordement avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William; 70 milles de voie posés.)		

Statistique des Chemins de fer.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chemin de fer Canadien du Pacifique à Régina, vers le nord-ouest jusqu'à Prince-Albert	.....	254 50
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec à Roberval	191 00	196 00
	De Chambord-Junction à Chicoutimi (50 milles sont terminés)	5 00	
Québec-Central.	Ligne-mère—De Sherbrooke à Harlaka-Junction, Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Québec	137 50	153 50
	Embranchement de la Chaudière—De Beauce-Junction à Saint-François	15 00	
	Embranchement Angus—D'East-Angus aux moulins d'Angus.	1 00	
	(Relié au Grand-Tronc à Passumpsic, et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de Saint-Roch, Québec, à Sainte-Anne	.....	21 00
Stanstead, Shefford et Chambly	Desa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Q., à l'est vers Waterloo (Se relie au chemin de fer du Sud-Est et à celui de la Jonction de Chapleau et du Saint-Laurent.)	.....	43 00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.	.....	82 50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction)	.....	37 00
Shuswap et Okanagan	Du point de raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sicamous, au lac Okanagan	.....	50 79
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	33 80	209 10
	Division Nord—De Sutton-Junction à Sorel	93 50	
	Embranch. de Drummondville à Wheatland-Bridge	7 60	
	Entre Newport et Rickford—partie de la ligne en Canada	10 80	
	Jonction du Lac-Champlain et Saint-Laurent—De Stanbridge à Saint-Guillaume	61 40	
Sainte-Catherine et Niagara-Central	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc, et au Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara	.....	12 35
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick	.....	1 75
Salisbury et Harvey	De Frédérickton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)	.....	65 00
Embranchement Harvey	Ci-devant chemin de fer Albert—		50 25
	De Salisbury à Albert	45 00	
	Embranchement sur les moulins	2 00	
	De Hillsboro' à l'île Gray	1 00	
	D'Albert à Prescott	1 00	
Saint-Laurent et Adirondack	De Stony-Creek à la Mine de Manganèse	1 25	3 00
Mille-Iles	D'Albert à Harvey	.....	3 00
Témiscouata	Du point de raccordement au Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière intercoloniale	.....	20 22
	Gananogue à la station de Gananogue, ch. de fer G.-T.	.....	4 08
Témiscouata	De la Rivière du-Loup, Québec, sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer N.-B.	81 00	113 00
	Embr. d'Edmundston à Connors, sur le fleuve St-Jean	32 00	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Vallée de la Tobique.....	De Perth-Centre, sur le C.C.P., à Plaister-Rock (14 milles construits)		28 00
Ligne de Ceinture de Toronto....	De Fairbank-Junction, sur le Grand-Tronc, à Don, et de Carlton à Swansea.....		12 85
Jonction de Waterloo.....	De Waterloo à Elmira.....		10 25
Comtés de l'Ouest.....	De Yarmouth à Annapolis, N.-E.....		87 00
Windsor et Annapolis.....	De Windsor à Annapolis, N.-E.....	84 00	
	Embranchement—De Wilmot à Forbrook	3 50	
Ligne affermée.....	Embranchement de Windsor—De Windsor à Windsor-Junction, sur l'Intercolonial, à 14 milles d'Halifax..	32 00	119 50
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-ouest (17 milles en voie de construction).		110 00
Winnipeg et Baie-d'Hudson.....	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson.... (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)		650 00

N° 1.--Tableau sommaire du capital pour l'année

Numéro.	NOM DU CHEMIN DE FER.	LONGUEUR DE LA LIGNE.		CAPITAL, ACTIONS ORDINAIRES.			CAPITAL, ACTIONS PRIVILÉGIÉES.			DETTE FONDÉE.				AIDE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.			AIDE DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX.			
		Complétée. (Lignes posées).	En construction.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Autorisée.	Souscrite.	Versée.	Taux d'intérêt.	Prêt.	Boni.	Versé.	Provinces.	Prêt.	Boni.	Sous-d'ad- ou d'i- ti
		Milles.	Milles.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	pour 100.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta.	174 12		742,429 29	492,429 29	492,429 29	1,500,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	3,198,617 00	3,198,617 00	3,198,617 00	6				Nouv.-Brunswick.		52,500 00	
2	Albert-Sud.	17 00		150,000 00	150,000 00	125,920 00				159,588 93			6		51,200 00	50,460 00	Québec		711,122 02	
3	Atlantique et Nord-Ouest.	182 50		1,000,000 00	180,000 00	176,000 00	1,795,500 00	1,795,500 00	1,795,500 00	3,582,666 00	3,582,666 00	3,582,666 00	5		156,800 00	156,800 00	do		1,030,000 00	
4	Baie des Chaleurs.	60 00	20 00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00				2,000,000 00			6		620,000 00	524,175 00	do			
5	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3 50		500,000 00	100,000 00	77,000 00					60,500 00	60,500 00	6				Ontario.			
6	Jonction de Beauharnois.	19 50			225,000 00	225,000 00				340,000 00	340,000 00	340,000 00	5		96,000 00	58,900 00	Québec		185,000 00	
7	Brantford, Waterloo et Lac Érié.	17 00		500,000 00	30,000 00	30,000 00							5		52,810 00	52,810 00	Ontario.			
8	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.	34 78			30,000 00	30,000 00				1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00	5		192,000 00	105,200 00	Ontario.			
9	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.	45 00		1,125,000 00	1,125,000 00	1,125,000 00				310,000 00	310,000 00	310,000 00	6		102,400 00	67,020 00	Nouv.-Brunswick.		96,000 00	
10	Boucoteche et Moncton.	32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00		2,555,657 00	2,555,657 00	3,715,982 20	3,715,982 20	3,715,982 20	6				Ontario.			
11	Buffalo et Lac Huron.	162 00								5,549,946 66	5,549,946 66	5,549,946 66	6							
12	Calgary et Edmonton.	253 97	42 00	1,000,000 00	250,000 00	25,000 00				5,549,946 66	5,549,946 66	5,549,946 66	6							
13	Canada-Atlantique.	138 00		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	4,650,090 00	3,450,000 00	3,450,000 00			314,400 00	282,355 20	Ontario.		270,000 00	
14	Canada-Central.	223 60	268 60							1,823,333 33	1,823,333 33	1,823,333 33	5 et 6		1,525,250 00	1,525,250 00	Québec		200,000 00	
15	Brockville et Ottawa.	45 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00									344,439 84	344,439 84	Ontario.		1,479,000 00	
16	Canada-Est.	127 00		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			20,000,000 00	19,573,600 59	19,573,600 59	19,573,600 59	5				Nouv.-Brunswick.		353,500 00	
17	Canada-Sud.	365 11		50,000 00	20,000 00	2,000 00									51,200 00	51,200 00	Ontario.		147,858 65	
18	Leamington et Saint-Clair.	13 80		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00				78,960,188 17	78,960,188 17	78,960,188 17	3 1/2, 4 et 5		25,000,000 00	25,000,000 00	do		37,500 00	
19	Canadien du Pacifique.	3,132 40															Col.-Britannique.			
20	Chemins de fer de l'Etat—																			
21	Intercolonial.	1141 00	1,351 60												53,949,933 65	53,949,933 65	Nouvelle-Ecosse.		643,545 00	
22	Ile du Prince-Edouard.	210 60													3,750,081 38	3,750,081 38				
23	Coût des lignes de chemin de fer construites par l'Etat et transférées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au 30 juin 1892.														30,404,577 65	30,404,577 65				
24	Caraquette.	68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00			500,000 00	500,000 00	500,000 00	6			224,000 00	224,000 00	Nouv.-Brunswick.		180,000 00	
25	Carillon et Grenville.	13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00				210,000 00	210,000 00	210,000 00	5				Ontario.			
26	Comtés du Centre.	21 00		500,000 00	450,000 00	315,000 00	300,000 00	300,000 00	306,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00	6				do		126,500 00	
27	Ontario-Central.	104 00		450,000 00	450,000 00	450,000 00				900,000 00	900,000 00	900,000 00	6				Nouv.-Brunswick.		277,665 00	
28	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66		900,000 00	900,000 00	900,000 00				900,000 00	900,000 00	900,000 00	6		226,012 54	159,251 54	Ontario.	26,000 00	18,740 00	
29	Cobourg, Blairton et Marmora.	18 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00														
30	Colombie et Kootenay.	27 70		1,000,000 00	250,000 00	25,000 00				693,500 00	693,500 00	693,500 00	4		112,000 00	88,800 00	Nouvelle-Ecosse.		44,800 00	
31	Vallée de la Cornwalis.	14 00		100,000 00	95,600 00	95,600 00									44,800 00	39,850 00	Ontario.		531,000 00	
32	Credit Valley.	175 10																		
33	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland.	46 00		1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				260,000 00	260,000 00	260,000 00	6		201,920 00	182,405 00	Nouvelle-Ecosse.		189,030 93	
34	Comté de Drummond.	62 81		650,000 00	400,000 00	400,000 00									82,652 82	82,652 82	Québec		549,000 00	
35	Elgin, Petitcodiac et Havelock.	28 00		200,000 00	165,250 00	165,250 00				740,000 00	740,000 00	740,000 00	5		96,000 00	96,000 00	Nouv.-Brunswick.		107,500 00	
36	Erie et Huron.	75 75		110,000 00	105,500 00	105,500 00									750,000 00	750,000 00	Ontario		83,000 00	
37	Esquimalt et Nanaimo.	78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00				200,000 00	100,000 00	100,000 00	6				Nouv.-Brunswick.		230,000 00	
38	Frédéricton.	22 10		500,000 00	500,000 00	318,200 00				300,000 00	50,000 00	50,000 00	6		300,000 00	330,000 00				
39	Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.	1 33		400,000 00	200,000 00	20,000 00														
40	Grand-Tronc.	883 25		104,012,600 10	99,913,288 66	99,913,288 66	89,245,202 10	89,244,198 19	89,244,198 19	71,195,123 36	71,195,123 36	71,195,123 36	4, 5 et 6	15,142,633 33			Ontario.		336,000 00	
41	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié.	172 75			483,250 00	483,250 00				930,020 00	930,020 00	930,020 00			48,000 00		do		182,500 00	
42	Grande-Jonction.	85 40													22,400 00	21,888 00	Québec		156,000 00	
43	Grand-Oriental.	13 00		1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00									229,500 00	40,345 00	do		42,000 00	
44	Grand-Nord.	25 00			178,000 00	178,000 00				1,250,000 00										
45	Grand Central du Nord-Ouest.	50 93		2,000,000 00	500,000 00	500,000 00														
46	Grand-Occidental.	540 75																		
47	Jonction de Guelph.	15 00		30,000 00	10,000 00	1,000 00														
48	Hamilton et Nord-Ouest.	173 90								1,992,413 33	1,992,413 33	1,992,413 33	6		51,200 00	46,000 00	Ontario.			
49	Embranchement d'Harvey.	3 00		60,000 00	49,500 00	32,500 00											do		565,020 00	
50	Hereford (y compris la ligne de la Dominion Lime Co.).	53 00		800,000 00	800,000 00	800,000 00				800,000 00	800,000 00	800,000 00			9,600 00	5,553 57	Nouv.-Brunswick.		9,000 00	
51	Irondale, Bancroft et Ottawa.	12 00	8 00	9,000,000 00	53,500 00	53,500 00				3,375,000 00					179,200 00	170,560 00	Québec		103,000 00	
52	Union Jacques-Cartier.	6 50		200,000 00	20,000 00	20,000 00									160,000 00	15,000 00	Ontario.		30,000 00	
53	Joggins.	12 00		350,000 00	350,000 00	350,000 00				175,000 00										
54	Kent-Nord.	27 00		100,000 00	80,000 00															
55	Saint-Louis et Richibouctou.	34 00													58,334 27	22,400 00	Nouv.-Brunswick.		156,000 00	
56	Kingston, Napanee et Ouest.	56 45		750,000 00	44,500 00	44,500 00				400,000 00	400,000 00	400,000 00	6		268,400 00	192,944 00	Ontario.			
57	Kingston et Pembroke.	112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	4,403,800 00				2,160,000 00	572,000 00	572,000 00	6		48,000 00	48,000 00	do		456,493 00	
58	L'Assomption.	3 00		19,000 00	19,000 0															

pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Provinces.	AIDE DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX.				AIDE DES MUNICIPALITÉS.				CAPITAL PROVENANT D'AUTRES SOURCES.		CAPITAL TOTAL.		DETTE FLOTTANTE.		Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	Numéro.	OBSERVATIONS.
	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Versé.	Prêts.	Boni.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Souscrit.	Versé.	Montant.	Taux d'intérêt.			
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	p. 100.	\$ cts.		
Nouv.-Brunswick..		52,500 00		48,500 00							4,691,046 29	4,691,046 29	194,496 40	8	4,997,728 94	1	Voir octrois de terres fédérales.
Québec		711,122 02		699,192 08			325,000 00	325,000 00			253,700 00	224,880 00			193,000 00	2	
do		1,030,000 00		650,100 12							6,751,088 02	6,735,158 08			6,213,364 56	3	
Ontario.						5,000 00		5,000 00			1,950,000 00	1,204,275 12				4	
Québec		185,000 00		179,073 50							165,500 00	142,500 00			97,565 00	5	
Ontario.						39,000 00	25,000 00	61,500 00			281,000 00	237,973 50				6	
Ontario.						116,000 00		116,000 00			686,600 00	679,310 00			234,611 26	7	
Nouv.-Brunswick.		96,000 00		94,500 00							30,000 00	30,000 00			30,000 00	8	
Ontario.						966,000 00		966,000 00			2,358,000 00	2,471,200 00				9	
Ontario.											738,400 00	721,520 00	10,000 00			10	
Ontario.											7,237,639 20	7,237,639 20			6,271,639 20	11	
Québec		270,000 00		455,000 00							5,799,946 66	5,574,946 66				12	
Québec		200,000 00									7,234,400 00	7,187,355 20			6,746,223 82	13	
Ontario.		1,479,000 00		1,479,000 00			42,500 00	42,500 00			4,870,083 33	4,870,083 33				14	
Nouv.-Brunswick..		353,500 00		353,500 00	20,000 00				219,709 00	219,709 00	1,937,648 84	1,909,648 84				15	
Ontario.		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00			35,148,159 24	35,130,159 24				16	
do						33,000 00		33,000 00								17	
Col.-Britannique.		37,500 00		37,500 00		447,500 00		447,500 00	7,578,000 00	7,578,000 00	177,023,188 17	177,023,188 17			142,607,882 00	17	
Nouvelle-Ecosse..		643,545 00		643,545 00							54,593,478 65	54,593,478 65			54,593,478 65	18	
											3,750,081 38	3,750,081 38			3,750,081 38	18	
											30,404,577 65	30,404,577 65				19	
Nouv.-Brunswick..		180,000 00		180,000 00							1,854,000 00	1,854,000 00				20	
Ontario.						15,000 00		15,000 00			100,000 00	100,000 00				21	
do		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			675,000 00	540,000 00	86,000 00	6		22	
Nouv.-Brunswick..		277,665 00		277,665 00							970,000 00	970,000 00	2,000 00			23	
Ontario.	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00			2,363,677 54	2,236,916 54				24	
Nouvelle-Ecosse		44,800 00		44,800 00		27,685 00		27,685 00			1,158,240 00	1,158,240 00				25	
Ontario.		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,055,500 00	807,300 00			758,141 73	26	
Nouvelle-Ecosse		189,030 93		144,230 93							212,885 00	212,885 00				27	
Québec		549,000 00		300,170 54		15,000 00		15,000 00	41,612 29	41,612 29	1,616,000 00	1,616,000 00				28	
Nouv.-Brunswick..		107,500 00		107,500 00		13,000 00		13,000 00			1,233,830 93	1,184,080 93			752,372 72	29	
Ontario		83,000 00		83,000 00		257,500 00		257,500 00			1,457,532 29	939,187 83	59,091 79	7	998,279 62	30	
Nouv.-Brunswick..		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			628,402 82	628,402 82				31	
									15,754 07	15,754 07	1,297,754 07	1,297,754 07	15,754 07		1,297,754 07	32	
									1,037,016 14	1,037,016 14	3,287,016 14	2,987,016 14				33	
											910,000 00	728,200 00				34	
											580,000 00	400,000 00	12,833 45	6	414,086 75	35	
Ontario.		336,000 00		336,000 00		929,000 00		929,000 00			275,495,243 84	275,495,243 84			291,025,851 65	36	
do		182,500 00		182,500 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			2,726,270 00	2,678,270 00			3,161,764 88	37	
Québec		156,000 00		82,532 75		20,000 00		20,000 00			467,900 00	467,900 00				38	
do		42,000 00		23,590 00		6,000 00		6,000 00			1,555,500 00	1,272,877 75				39	
											386,000 00	268,278 00				40	
									269,201 00	269,201 00	769,201 00	769,201 00	269,201 20	6 à 8		41	
											13,262,056 01	13,262,056 01				a	
Ontario.					155,000 00	20,000 00		175,000 00			236,200 00	222,000 00				43	
do		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			3,333,029 33	3,333,029 33				b	
Nouv.-Brunswick..		9,000 00		9,000 00							68,100 00	47,053 57			30,410 97	45	
Québec		103,000 00		103,000 00							1,882,200 00	1,873,560 00				46	
Ontario		30,000 00									243,500 00	68,500 00				47	
											20,000 00	20,000 00			20,000 00	48	
Nouvelle-Ecosse		38,400		35,200 00							430,800 00	422,700 00			168,061 25	49	
Nouv.-Brunswick..		156,000 00		156,000 00							316,734 27	236,734 27			246,000 00	50	
Ontario.						157,500 00		157,500 00	5,490 43	5,490 43	875,890 43	800,434 43	248,061 08	6	924,500 35	51	
do		456,493 00		456,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	6,070,813 00	5,994,613 00			4,064,956 00	52	
Québec		7,350 00		3,675 00							37,550 00	24,875 00	3,189 87			53	
do		380,000 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00			1,409,000 00	1,264,280 00				54	
Ontario.						45,000 00		45,000 00			1,094,689 18	690,689 18			660,689 18	55	
Québec		250,000 00		38,420 00					7,289 18	7,289 18	620,200 00	183,680 00	80,000 00			56	
Ontario.		178,630 00		178,630 00		311,500 00		311,500 00			1,424,986 00	1,424,986 00			1,424,986 00	57	
											1,121,811 00	1,121,811 00			1,121,811 00	58	
Québec		168,000 00		168,000 00			25,000 00		220,000 00	220,000 00	1,130,600 00	1,105,600 00			615,000 00	59	
Manitoba	652,440 00			652,440 00		215,600 00		215,600 00			16,524,240 00	10,361,740 00			3,602,137 71	60	
Manitoba	900,000 00			900,000 00							250,400 00	26,292 00				61	
Québec							65,000 00	65,000 00			4,144,000 00	4,144,000 00				62	
Ontario.		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85			880,000 00	800,000 00			800,000 00	63	
Québec		150,000 00		150,000 00		21,774 00		21,774 00			14,380,634 38	14,380,634 38			16,973,680 21	64	
do		87,250 00		87,250 00							959,367 33	959,367 33			* 1,256,640 45	65	
do		142,500 00		129,710 00		2,800 00		2,800 00			254,450 00	253,530 00				66	
do		232,000 00		231,122 00		25,000 00		25,000 00			564,500 00	204,970 00				67	
do		262,500 00		116,645 00		14,100 00		14,100 00			2,144,600 00	2,143,722 00				68	
											1,868,600 00	1,690,402 57	260,000 00	6	1,320,000 00	69	
Québec.		472,500 00		100,000 00					72,000 00	72,000 00	1,205,770 00	285,396 00				70	
Nouv.-Brunswick..		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00			7,689,640 80	7,603,324 37				71	
do		575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			2,580,500 00	2,580,500 00				72	
do		108,000 00		99,708 90							539,250 00	525,998 90			272,208 66	73	

531,000 00		21,000 00		21,000 00				212,885 00	212,885 00			27	
144,230 93		1,085,000 00		1,085,000 00				1,616,000 00	1,616,000 00			28	Compris dans Ontario et Québec.
300,170 54		15,000 00		15,000 00	41,612 29	41,612 29		1,233,830 93	1,184,080 93			29	
107,500 00		13,000 00		13,000 00				1,457,532 29	939,187 83	59,091 79	7	30	
83,000 00		257,500 00		257,500 00	15,754 07	15,754 07		628,402 82	628,402 82			31	
230,000 00		80,000 00		80,000 00	1,037,016 14	1,037,016 14		1,297,754 07	1,297,754 07	15,754 07		32	
								3,287,016 14	2,987,016 14			33	Octrois de terres fédérales.
								910,000 00	728,200 00			34	
								580,000 00	400,000 00	12,833 45	6	35	
								275,495,243 84	275,495,243 84			36	
								2,726,270 00	2,678,270 00			37	
336,000 00		929,000 00	50,000 00	929,000 00				467,900 00	407,388 00			38	Dans le réseau Midland.
182,500 00		213,000 00		263,000 00				1,555,500 00	1,272,877 75			39	
82,532 75		20,000 00		6,000 00				386,000 00	268,278 00			40	
23,590 00		6,000 00		6,000 00	269,201 00	269,201 00		769,201 00	769,201 00	269,201 20	6 à 8	41	Octrois de terres fédérales.
								13,262,056 01	13,262,056 61			42	Compris dans le Grand-Tronc.
	155,000 00		20,000 00	175,000 00				236,200 00	222,000 00			43	
			100,000 00	775,596 00				3,333,029 33	3,333,029 33			44	Compris dans le Grand-Tronc.
565,020 00		675,596 00						68,100 00	47,053 57			45	
9,000 00								1,882,200 00	1,873,560 00			46	
103,000 00								243,500 00	68,500 00			47	
								20,000 00	20,000 00			48	
35,200 00								430,800 00	422,700 00			49	
156,000 00								316,734 27	236,734 27			50	
		157,500 00		157,500 00	5,490 43	5,490 43		875,890 43	800,434 43	248,061 08	6	51	
456,493 00		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00		6,070,813 00	5,994,613 00			52	
3,675 00								37,550 00	24,875 00	3,189 87		53	
250,280 00		51,000 00		36,000 00				1,409,000 00	1,264,280 00			54	
		45,000 00		45,000 00	7,289 18	7,289 18		1,094,689 18	690,689 18			55	
38,420 00					80,000 00	80,000 00		620,200 00	183,680 00	80,000 00		56	
178,630 00		311,500 00		311,500 00				1,424,986 00	1,424,986 00			57	
								1,121,811 00	1,121,811 00			58	
168,000 00			25,000 00		220,000 00	220,000 00		1,130,600 00	1,105,600 00			59	
												60	Dans le réseau Midland.
652,440 00		215,600 00		215,600 00				16,524,240 00	10,361,740 00			61	Octrois de terres fédérales.
								250,400 00	26,292 00			62	Octrois de terres fédérales.
900,000 00			65,000 00	65,000 00				4,144,000 00	4,144,000 00			63	Octrois de terres fédérales.
								880,000 00	800,000 00			64	
168,350 20		144,870 85		144,870 85				14,380,634 38	14,380,634 38			65	
150,000 00		21,774 00		21,774 00				959,367 33	959,367 33			66	*Y compris Jonction de Beauharnois.
87,250 00								254,450 00	253,530 00			67	
129,710 00		2,800 00		2,800 00				564,500 00	204,970 00			68	
231,122 00		25,000 00		25,000 00				2,144,600 00	2,143,722 00			69	Exploité par le Vermont-Central.
116,645 00		14,100 00						1,868,600 00	1,690,402 57	260,000 00	6	70	Pas de rapport du capital. Exploité par le Vermont-Central
												71	
100,000 00					72,000 00	72,000 00		1,205,770 00	285,396 00			72	
76,000 00		23,000 00		23,000 00				7,689,640 80	7,608,324 37			73	
575,000 00		47,500 00		47,500 00				2,580,500 00	2,580,500 00			74	
99,708 90		4,000 00			158,225 26	158,225 26		539,250 00	525,998 90			75	
196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00				242,225 26	158,225 26	27,558 03		76	
								6,241,312 66	6,241,312 66			77	*Dans le Grand-Tronc.
								1,343,000 00	1,343,000 00			78	\$2,266,986 d'obligations primitives, remplacées par des
532,250 00								7,543,300 00	7,542,250 00			79	débetures-actions émises par le Grand-Tronc.
2,546,000 00								6,095,533 60	5,593,533 60			80	Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec
								250,000 00	205,000 00			81	5 pour 100 sur ce montant.
								2,900,119 94	2,566,519 94			82	
								21,555,091 33	21,555,091 33			83	*Comprend le Pacifique d'Ontario-Ouest et Credit-Valley.
									75,713 07			84	
								1,765,982 00	493,422 00	223,602 57	7	85	
								326,500 00	65,400 00			86	
								136,700 00	51,033 60			87	
								1,338,100 00	900,828 00	400,428 89	7	88	
								800,260 00	416,149 00	20,000 00		89	
								4,024,980 00	4,024,980 00			90	*Octrois de terres fédérales. Nivellement, maçonnerie et
								9,169,307 00	8,752,717 00			91	pont seulement.
								11,797,495 00	10,393,893 73			92	
								338,000 00	213,600 00	380,532 65	7	93	
								9,302,956 00	7,640,600 62			94	Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec
												95	5 pour 100 de ce montant.
								1,813,738 78	1,813,464 34			96	Du rapport de 1887.
								551,040 00	551,040 00			97	*Dans le Manitoba et Nord-Ouest.
								1,698,400 00	1,669,800 00			98	Du rapport de 1884.
								2,163,200 00	2,051,733 00			99	*A l'exclusion du matériel roulant.
								1,196,632 20	1,196,632 20			100	Exploité par le Vermont-Central.
								426,400 00	246,759 00			101	
								3,575,000 00	2,945,000 00	238,840 90	5	102	
								830,181 81	588,713 94			103	
								4,110,817 44	4,110,817 44			104	Argent aux porteurs d'obligations lors de la conclusion.
								517,400 00	31,932 00			105	
								503,024 00	455,472 00			106	
								2,153,243 20	2,153,243 20			107	
								5,037,507 10	5,037,507 10			108	*A l'exclusion du matériel roulant.
								309,400 00	309,400 00			109	
								579,140 00	62,884 00			110	
								4,261,433 33	4,206,433 33			111	
								132,400 00	88,400 00			112	
								384,400 00	200,900 00	832 00		113	
								512,500 00	512,500 00			114	
								6,015,665 30	5,986,011 30			115	Dans le réseau Midland.
								674,312 00	662,514 59			116	Dans le réseau Midland.
								186,000 00	498,000 00			117	*A l'exclusion du matériel roulant.
								237,200 00	234,800 00			118	
								1,694,409 33	1,694,409 33			119	Dans le réseau Midland.
								317,052 52	317,052 52			120	Dû par le gouvernement fédéral.
								2,854,694 00	2,854,694 00	114,789 27			

Statistique des Chemins de fer.

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
						lbs.	lbs.	
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174 12		174 12	12 31	28 30 35		
2	Albert-Sud	17 00		20 00	50	56		
	Embranchement Harvey	3 00		60 00	7 00	56		
3	*Baie des Chaleurs	60 00	20 00	60 00	7 00	56		
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	3 50		3 50	3 00	50		
5	Brantford, Waterloo et Lac Erie	17 00		17 00	66	56		
6	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45 00		45 00	1 80	56		
7	Bouchouche et Moncton.	32 00		32 00	3 25	56		
8	Calgary et Edmonton.	253 97	42 00	253 97	7 00	56		
9	Canada-Atlantique.	138		159 00	45 00	56 et 72		
	Comtés du Centre.	21		127 00	6 00	56 et 60		
10	Canada-Est	127 00		127 00	6 00	56 et 60		
11	+Canada-Sud	378 91	32 12	346 79	141 13	60 65 80		
12	Ch. de fer du gouvernement canadien—							
	Intercolonial	1141 00		1141 00	143 25	56 57 67		
	Ile du Prince-Edouard.	210 60	125 40	85 20	15 70	40	50 et 52	
13	§Canadian du Pacifique.	3563 40						
	Atlantique et Nord-Ouest.	182 50						
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba	217 80						
	Rive-Nord.	205 50						
	Saint-Laurent et Ottawa.	58 40						
	Toronto, Grey et Bruce.	191 30						
	Ontario et Québec.	463 80						
	Credit-Valley	175 10						
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26 60						
	Jonction de Guelph	15 00						
	Saint-Jean et Maine.	91 80						
	Nouveau-Brunswick.	175 68						
	N.-Brunswick et Canada.	117 20						
	Frédéricton.	22 10						
	Colombie et Kootenay	27 70						
14	Caraquette	68 00		68 00	3 25	50		
15	Carillon et Grenville	13 00			25	65		
16	Ontario-Central	104 00		104 00	2 50	42 et 56		
17	Central du Nouveau-Brunswick	74 66		74 66	1 00	52 et 56		
18	Vallée de la Cornwallis.	14 00		14 00	1 00	56		
19	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland	46 00		46 00	10 00	56 et 57		
20	Comté de Drummond	62 81		62 81	3 20	56 et 60		
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	28 00		28 00	2 00	44 52 56		
22	Erie et Huron	75 75	1 75	74 00	4 90	54 et 56		
23	Esquimaux et Nanaïmo.	78 00		78 00	2 00	50 et 54		
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.	1 33		1 33	11	60		
25	† Grand-Tronc	883 25						
	Buffalo et Lac Huron	162 00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erie	172 75						
	Montréal et Jonction-Champlain	61 75	81 25					
	Jonct.-Beauharnois.	19 50						
	Grand-Occidental.	540 75						

* Non exploité.

† Double voie, 95 21 milles.

‡ Double voie, 1 50 mille.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Numéro.	Attaches des lisses, etc.	Nombre de traverses par mille.	Nombre d'élevateurs.			Hauteur des ponts au-dessus du niveau de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayons maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	
			Gardés.	Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.								Pieds.	Pds.	Pds.
2640	Eclisses.	10			1	2	573	52 8	3 0	1			
2640	do	11				2	955	120 4	8 3	2			
2600	do	16	3	22		1	717	67 4	8 3	3			
3000	do	11				1	400	90 4	8 3	4			
2700	do	18	1	20		2	955	39 6	4 8	5			
2640	Joint Fisher	35	1			2	717	58 4	8 3	6			
2640	Eclisses	18				1	955	73 4	8 3	7			
2600	Cornières et éclisses.	30				2	1146	53 4	8 3	8			
3000	Eclisses	6	105	3	22	6	4	1	2865	40 4	8 3		
2640	Cornières et éclisses	1	30		1	4	1	955	80 4	8 3			
2800	do do	3	376	16	19	17	16	6	913	75 4	8 3		
2640	do do	1	9	429	29	18 3	à 35	6	24	20	694	65 1	8 3
2640	do do		956	2	17 1						396	90 3	6
2640	do do	8	24	2681	79	20	à 22	46	67	48	500	237 4	8 3
3168	do do												
2600	Eclisses		34			1		1000	60 4	8 3	14		
1760	Coussinets.	1	8	1	17			1910	100 5	6	15		
2640	Eclisses		94			4		955	105 4	8 3	16		
2640	do		40			2		955	74 4	8 3	17		
2600	do		21			1		955	75 4	8 3	18		
2600	do		13			1		820	160 4	8 3	19		
2640	Cornières et éclisses		37			1	2	1	717	66 4	8 3	20	
2200	Eclisses		22			1	1		90 4	8 3	21		
2240	do		108			4	5		661	52 4	8 3	22	
2992	Cornières et éclisses		15	2	23				574	80 4	8 3	23	
2564	do do		1			2		1433	50 4	8 3	24		

§ Double voie, 11 85 milles.

|| 376 1/2 milles de double voie.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
	London et Port-Stanley.....	23	84					
	Wellington, Grey et Bruce..	168	13					
	London, Huron et Bruce....	69	01					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34	78					
	Jonction de Waterloo.....	3157	63	141	09	3016	63	
	Midland.....	10	25			645	50	
	Toronto et Nipissingue.....	173	97			56	56 à 79	
	Grande-Jonction.....	111	50					
	Whitby, Port-Stanley et Lindsay.....	85	40					
	Victoria.....	46	50					
	Nord.....	53	25					
	Nord et Jonct. du Pacifique.	205	48					
	Hamilton et Nord-Ouest.....	111	37					
	Norfolk-Sud.....	178	90					
	Cobourg, Blairton et Marmora	17	00					
	Jonct. de Madoc et Bridgewater	18	00					
	Union Jacques-Cartier.....	8	75					
26	Grand-Oriental.....	6	50					
	Montreal et Sorel.....	13	00			1	00	
	Grand-Nord.....	44	67			3	93	
27	Grand-Central du Nord-Ouest.	25	00					
28	Hereford.....	50	93			2	55	
29	*Irondale, Bancroft et Ottawa.	53	00			5	51	
30	Joggins.....	12	00	8	00	12	00	
31	Kent-Nord.....	12	00			1	00	
32	Kingston et Pembroke.....	34	00		3	50	30	
33	Kingston, Napanee et Ouest.	112	75		9	75	103	
34	L'Assomption.....	3	00			3	25	
35	Lac Érié et Rivière Détroit.	42	00			3	04	
36	Colonisation du Lac Témiscamingue.	15	50					
37	Basses-Laurentides.....	39	50			2	00	
38	Manitoba et Nord-Ouest.....	234	50					
39	Saskatchewan et Ouest.....	249	97			23	48	
40	Vallée de Massawippi.....	34	00			2	50	
41	Montréal et Lac Maskinongé.	13	00					
42	Montréal et Ottawa.....	16	00					
43	Montréal et Jonction du Vermont.	23	60			2	00	
44	Montréal, Portland et Boston.	40	60			1	40	
45	*Montréal et Ouest.....	30	50		22	00	30	
46	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36	00			1	50	
47	*Cie de c. de f., de houille et de f., N.-Glasg.	12	50					
48	Nord du Pacifique et Manitoba.	264	50			16	00	
49	Nosbonsing et Nipissingue.	5	50			1	25	
50	Central de la Nouvelle-Écosse.	73	50			2	50	
51	*Montagne d'Orford.....	10	00					
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau.	30	00					
53	*Colonisation de Parry-Sound.	20	00			1	00	
54	Pontiac et Renfrew.....	4	25					
55	Jonction-Pontiac du Pacifique.	61	00			3	00	
56	*Port-Arthur, Duluth et Ouest.	70	00			4	00	

* Non en exploitation.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Suite.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre de passages à niveau.		Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.			
				Gardés.	Non gardés.									Pieds.	Pds.	Pds.
2640	Cornières et éclisses.....	12	77	2678	237	15 to 28	59	63	88	600	105	4	8½	25		
2640	Eclisses.....			6			1	3		2865	26	4	8½	26		
2640	do.....			12			1	2		2292	53	4	8½			
2640	do.....			18				2		1237	53	4	8½	27		
2640	do.....						1	1		955	60	4	8½	28		
2640	do.....						2	3		955	66	4	8½	29		
2640	do.....			28				1		1000	60	4	8½	30		
2640	do.....			4			1	1		958	79	4	8½	31		
3000	do.....			4			1	1		1000	60	4	8½	32		
2432	do.....			8			1	1		1000	60	4	8½	32		
2640	Cornières et éclisses.....			55	4	16 & 21	4	4	13	955	79	4	8½	33		
3000	do.....			36			3	3		882	88	4	8½	34		
2500	Eclisses.....			1			1	1		955	20	4	8½	35		
2600	Eclisses à cornières.....			1	43	1	19½	4	3	1433	60	4	8½	36		
2640	Eclisses.....													37		
2640	do.....			25			2	1		917	105	4	8½	38		
2700	do.....	16		180			2	2		955	105	4	8½	39		
2800	do.....		1	19	1	19	1	2	1	442	76	4	8½	40		
2640	do.....			9			1	1		955	52	4	8½	41		
2600	Eclisses à cornières.....			19			1	1		1146	48	4	8½	42		
2640	Cornières et éclisses.....			50			2	2			52	4	8½	43		
3000	Eclisses.....						1	2						44		
2640	do.....			19			1	1		574	106	4	8½	45		
2400	do.....			26			1	1		1000	66	4	8½	46		
2640	do.....			5			1	1		955	80	4	8½	47		
2640	do.....			12			5	2	2	573	63	4	8½	48		
2600	do.....			1			1	1		955	132	4	8½	49		
2640	Eclisses à cornières.....			23	1	21	1	1		819	80	4	8½	50		
2640	Eclisses.....			7			1	1		955	74	4	8½	51		
2640	Cornières et éclisses.....			24			1	1		573	106	4	8½	52		
2640	Eclisses.....			8			1	1		955	55	4	8½	53		
2640	do.....						1	1		717	106	4	8½	54		
2640	Eclisses à cornières.....			47			2	2		1146	53	4	8½	55		
2640	Eclisses.....			5			1	1		574	95	4	8½	56		

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
						Lbs.	Lbs.	
57	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.	254'00		254'00	6'50		56	
58	Québec et Lac Saint-Jean.	196'00	20'00	196'00	12'00		56 & 60	
59	Québec-Central.	153'50		152'50	10'75		56	
60	Québec, Montmorency et Charlevoix.	21'00		21'00	1'50		56	
61	Salisbury et Harvey.	45'00		39'00	6'00	56	56	
62	Ligne Riveraine.	82'50		82'50	2'50		50	
63	Shuswap et Okanagan.	50'79		50'79	3'38		56	
64	Stanstead, Shefford et Chambly.	43'00		29'00	14'00	60	60	
65	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12'35		12'35	6'55		56	
66	*Tunnel de Saint-Clair, cour et approch.	2'22		2'22	10'00		100	
67	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer	1'75		1'75			60	
68	+Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup		6'00					
69	Saint-Laurent et Adirondack.	20'22		20'22	90		72	
70	Sud-Est.	147'70						
	Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent.	61'40						
	+Vallée de Stewiacke et Lansdowne.	10'00						
71	Témiscouata.	113'00		113'00	5'00		56	
72	Mille-Iles.	4'08		4'08	1'00		56	
73	+Vallée de la Tobique.	14'00	14'00	14'00	2'25		56	
74	+Ligne de ceinture de Toronto.	12'85		12'85	2'25		65	
75	Comtés de l'Ouest.	87'00		58'00	29'00	4'50	56	
76	Windsor et Annapolis.	87'50						
77	Embranchement de Windsor.	32'00		15'25	104'25	5'00	56 & 67	
78	+Winnipeg et Baie-d'Hudson.	40'00		40'00	2'00		56	
79	+Montagne de Bois et Qu'Appelle.	17'00						
Total.		14869'74	210'50	607'37	14262'37	1922'78		

*Longueur du tunnel, 6,000 pds, diamètre intérieur, 19 pds 10 ps. † En voie de construction. ‡ Non en exploitation.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	
		Gardés.	Non gardés.										
				Pieds.				Pieds.		Pds			
2600	Eclisses à cornières.		18				1		1146	65'4"	84'	57	
2640	do	1	2	26	3		3		717	106'4"	84'	58	
2640	Eclisses.		26				2		882	76'4"	84'	59	
2640	do	1	5	1	22		5	1	1433	53'4"	84'	60	
2600	do et manchons.		31				2			80'4"	84'	61	
2992	do		15	5	23		3		573	85'4"	84'	62	
2640	do		12				1		636	57'4"	84'	63	
2400	do		42				3			60'4"	84'	64	
2600	do		17	2	22		2	2	717	85'4"	84'	65	
2600	Eclisses.		1	3						106'4"	84'	66	
2640	Eclisses à cornières.		15				1	2	1433	53'4"	84'	68	
2640	Eclisses à cornières.		1	220	2 19" et 19 1/2"		8	9	3	819	86'4"	84'	70
2640	Eclisses.		38				1	2	819	79'4"	84'	72	
3000	do		8				1		660	84'4"	84'	73	
2600	do		12				1		717	78'4"	84'	74	
2640	Eclisses à cornières.		2	16	5	21 à 30	2	5	717	179'4"	84'	75	
2600	do		1	1					600	84'4"	84'	76	
2640	do		69	1	32		4	1	698	75'4"	84'	77	
2640	do		6				1			4'8"	84'	78	
												79	
		50	131	9232	401		193	310	193				

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta.....	174 12		18					
2	Albert-Sud.....	20 00		2					
	Embranchement d'Harvey.....	3							
3	Baie des Chaleurs.....	60 00	20 00	4					
4	Ch. de fer et Cie de navigation de la Baie de Quinté.....	3 50		3	5				
5	Brantford, Waterloo et Lac Érié.....	17 00		2					
6	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie.....	45 00		2					
7	Bouctouche et Moncton.....	32 00		2					
8	Calgary et Edmonton.....	253 97	42 00						
9	Canada-Atlantique.....	138							
	Comtés du Centre.....	21		21					
10	Canada-Est.....	127 00		8					
11	Canada-Sud.....	378 91		128					
12	Chemins de fer de l'Etat —								
	Intercolonial.....	1,141 00		206	15		5		
	Ile du Prince-Edouard.....	210 60		21					
13	Canadien du Pacifique.....	3,563 40							
	Atlantique et Nord-Ouest.....	182 50							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	217 80							
	Rive-Nord.....	205 50							
	Saint-Laurent et Ottawa.....	58 40							
	Toronto, Grey et Bruce.....	191 30							
	Ontario et Québec.....	463 80							
	Credit-Valley.....	175 10							
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60							
	Jonction de Guelph.....	15 00							
	Saint-Jean et Maine.....	91 80							
	Nouveau-Brunswick.....	175 68							
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	117 20							
	Frédéricton.....	22 10							
	Colombie et Kootenay.....	27 70							
14	Caraqueette.....	68 00		3					
15	Carillon et Grenville.....	13 00		3					
16	Ontario-Central.....	104 00		9					
17	Central du Nouveau-Brunswick.....	74 66		1	2				
18	Vallée de la Cornwallis.....	14 00		1					
19	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland.....	46 00		8					
20	Comté de Drummond.....	62 81		4					
21	Elgin, Petisodicac et Havelock.....	23 00		2					
22	Érié et Huron.....	75 75		6					
23	Esquimalt et Nanaimo.....	73 00		5					
24	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie.....	1 33							
25	Grand Tronc.....	883 25							
	Buffalo et Lac Huron.....	162 00							
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Érié.....	172 75							
	Montréal et Jonction de Champlain.....	61 75							
	Jonction de Beauharnois.....	19 50							
	Grand-Occidental.....	540 75							
	London et Port-Stanley.....	23 84							
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 13							
	London, Huron et Bruce.....	69 01							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 78							
	Jonction de Waterloo.....	10 25							
	Midland.....	173 97							
	Toronto et Nipissingue.....	111 50							
	Grande-Jonction.....	85 40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50							
		3,157 63		722	*5		6		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Numéro.	Observations.	Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malles, poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-basculés.	
		En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.
1	*Wagons à houille.	4		3				26		4		*310	
2				1				2		7			
3	Non exploité.	2		1		2		5		45			
4		1	9	1			20	15	77	24			
5		1		1		2		6					
6		1	1	1		1		20		10	14		
7		1		1				1		20			
8	Exploité par le C.C.P.												
9	*Wagons à houille.	5		4		5		510	1300	337		*6	
10		5		2		2		12		78	4		
11	*Y compris 48 wagons à houille.	40		17		30		2027		294		*169	
12	Y compris 999 wagons à houille.	92		101		63		2174		2130		*2264	
	*Y compris les wagons à houille.	17		15		4		178		*125			
13	*Prêts spéciaux, aussi 772 wagons d'équipe, etc., chasse-neige, etc., propriété de la compagnie.	178	*5	159		166	11	10803	1100	3331		471	
	do do prêts spéciaux.											42	
14		1		1		2		4		16			
15		2		3		1		3		3			
16		2		3		3		34		94			
17		1	2					6		22		2	
18		2		1				8		12			
19		1		2		2				27		186	
20		1		2		1		9		20			
21		2		1		1		1		9			
22		8				3		29		12			
23		11				3		12		72		10	
24													
25	*Wagons-dortoirs de colons.	390		225		214		16014		6568			

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
	Victoria		53 25						
	Nord		205 48						
	Nord et Jonction du Pacifique		111 37						
	Hamilton et Nord-Ouest		173 90						
	Norfolk-Sud		17 00						
	Cobourg, Blairton et Marmora		18 00						
	Jonction de Madoc à Bridgewater		8 75						
	Union Jacques-Cartier		6 50						
26	Grand-Oriental		13 00						
	Montréal et Sorel	57 67	44 67	1	3				
27	Grand-Nord	25 00			1				
28	Grand-Central du Nord-Ouest	50 93			2				
29	Hereford	53 00							
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	12 00	8 00	1					
31	Joggins	12 00		2					
32	Kent-Nord	34 00		2	1				
33	Kingston et Pembroke	112 75		10					
34	Kingston, Napanee et Western	56 45		5					
35	L'Assomption	3 00		1					
36	Lac Érié et Rivière Détroit	42 00		4					
37	Colonisation du Lac Témiscamingue	15 50		2					
38	Basses-Laurentides	39 50		2					
39	Manitoba et Nord-Ouest	234 50							
	Saskatchewan et Ouest	249 97	15 47	5	4				
40	Vallée de la Massawippi	34 00							
41	Montréal et Lac Maskinongé	13 00							
42	Montréal et Ottawa	16 00		1					
43	Montréal et Jonction de Vermont	23 60							
44	Montréal, Portland et Boston	40 60							
45	Montréal et Ouest	30 50	22 00						
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Édouard	36 00		3					
47	Cie de ch. de fer et de houille et de fer de New-Glasgow	12 50		2					
48	Pacifique-Nord et Manitoba	264 50		9					
49	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		1					
50	Central de la Nouvelle-Écosse	73 50		5					
51	Montagne d'Orford	10 00	16 00		1				
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30 00	10 00	1	3				
53	Colonisation de Parry-Sound	20 00		2					
54	Pontiac et Renfrew	4 25		1					
55	Pontiac et Jonction du Pacifique	61 00	10 00	4					
56	Port-Arthur et Ouest	70 00	15 50	3					
57	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	254 00							
58	Québec et Lac Saint-Jean	196 00	20 00	14		2	plus haut.		
59	Québec-Central	153 50		12					
60	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00		3					
61	Salisbury et Harvey	45 00		2					
62	Ligne Riveraine	82 50		5					
63	Shuswap et Okanagan	50 79							
64	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		6					
65	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		2					
66	Cie du Tunnel Saint-Clair, cour et abords	2 22		4					

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Suite.

numéro.	Nombre de voit. de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e cl. et pour les immigrants.		Nomb. de wag. à bagage, maille-poste, et messageries.		Nbre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.		Observations.
	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
		2	1	2				1	6				26
		1											27
	2		3		2		12		12				28
													29
			1						12				30
	1		1					1	6				31
	1							1	4				32
	6		5		3		22		164				33
	9						16		77				34
	1												35
	7		2		2		10		74		21		36
	1		2						17				37
	1				1				30				38
	3	2	3		4		117	50	66				39
													40
													41
							10						42
													43
													44
													45
	1		1				2		33				46
	1						2		10		26		47
	5		4		3		144	150	179				48
									35				49
	3		2		2		13		49				50
													51
	1		5		1		8		30				52
	1				1				23				53
													54
	2		1		2		5		52				55
	1						5		53				56
													57
	6		9				37		193				58
	8		11		10		153		225				59
	4		18				5		24				60
	3						8		20				61
	5				3		7		61				62
													63
	4		2										64
	2	1							2				65
													66

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-dortoirs.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction	En propriété Loués.	Loués.	En propriété Loués.	Loués.	En propriété Loués.	Loués.
67	Pont de St-Jean et Cie de prolongement du ch. de fer.	1 75							
68	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6 00						
69	Saint-Laurent et Adirondack	20 22							
70	Sud-Est	147 70							
	Lac Champlain et Jonction du St-Laurent	61 40		30		2	Plus haut.		
71	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne		10 00						
72	Témiscouata	113 00		5					
73	Mille-Iles	4 08		1					
74	Vallée de la Tobique	14 00	14 00						
75	Ligne de ceinture de Toronto	12 85							
76	Comtés de l'Ouest	87 00		5					
77	Windsor et Annapolis	87 50							
	Embranchement de Windsor	32 60		13				2	
78	Winnipeg et Baie d'Hudson		40 00						
79	Montagne de Bois et Qu'Appelle		17 00						
	Total	14,869 74	210 50	1922	39	135		7	13

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Fin.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nomb. de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plate-formes.		Nomb. de wagons-bascules.		Observations.		
En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.			
													Nombre.	
												67	Exploité par la Cie du c. f. du Can. du P.	
													68	Seulement en voie de construction.
													69	Exploité par la Cie du c. f. Vermont Cent.
9	15	8		6	4	61	371	248	100	50		70		
													71	En voie de construction seulement.
3		4		2		40		54				72		
1								1				73		
												74	Non en opération.	
												75	do	
4				4		16		61				76		
7		6		9		80		127		20		77		
												78	do	
												79	En voie de construction seulement.	
870	39	632	2	575	16	32676	2992	15205	195	3582	2			

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta...	174 12		116,148	79,570	195,718
2	Albert-Sud	17 00			266	266
	Embranchement d'Harvey	3 00				
3	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3 50	19,032	47,157		66,189
	Kingston, Napanee et Ouest	56 45				
4	Brantford, Waterloo et Lac Érié	17 00			25,000	25,000
5	Brockville, Westport and Sault Ste. Marie.	45 00	1,360	124	28,002	29,486
6	Boucouché et Moncton	32 00			21,952	21,952
7	Calgary et Edmonton.	253 97			37,504	37,004
8	Canada-Atlantique	138	204,974	243,120	13,090	461,184
	Comtés du Centre	21				
9	Canada-Est	127 00	40,860	10,287	70,357	121,504
10	Canada-Sud	373 91	1,214,222	2,148,410	158,350	3,520,982
11	Chemins de fer de l'État—					
	Intercolonial	1,141 00	1,355,893	3,247,258	plus haut	4,703,151
	Il du Prince-Edouard	210 60	74,763	167,966	do	242,729
12	Canadien du Pacifique.	3,563 40				
	Atlantique et Nord-Ouest	182 50				
	Colonisation du Sud-Ouest du					
	Manitoba	217 80				
	Rive-Nord	205 50				
	Saint-Laurent et Ottawa	58 40				
	Toronto, Grey et Bruce	191 30				
	Ontario et Québec	463 80	5,373,824	7,940,081	981,069	14,294,974
	Credit-Valley	175 10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26 60				
	Jonction de Guelph	15 00				
	Saint-Jean et Maine	91 80				
	Nouveau-Brunswick	175 68				
	Nouv.-Brunswick et Canada	117 20				
	Frédéricton	22 18				
	Colombie et Kootenay	27 70				
13	Caraqueette	68 00			28,500	28,500
14	Carillon et Grenville	13 00	8,500		500	9,000
15	Ontario-Central	104 00	64,896	20,208	64,896	150,000
16	Central du Nouveau-Brunswick	74 66			50,600	50,600
17	Vallée de la Cornwallis	14 00			10,023	10,023
18	Cie houillère et de ch. de f. de Cumberland	46 00	plus bas	63,214	plus haut	63,214
19	Comté de Drummond	62 81	38,400		33,096	71,496
20	Elgin, Petitoodiac et Havelock	28 00			16,794	16,794
21	Érié et Huron	75 75	47,849	46,021	42,390	135,900
22	Esquimalt et Nanaimo	78 00	plus bas	122,496	plus haut	122,496
23	Frédéricton et Cie du pont du c.f. Ste-Marie	1 33				
24	Grand-Tronc	883 25				
	Buffalo et Lac Huron	162 00				
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié	172 75				
	Jonction de Montréal et Champlain	81 25				
	Jonc. de Beauharnois	19 50				
	Grand-Occidental	540 75				
	London et Port-Stanley	23 84				
	Wellington, Grey et Bruce	168 13				
	London, Huron et Bruce	69 01				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 78	5,424,598	8,988,806	2,328,486	16,741,890
	Jonction de Waterloo	10 25				
	Midland	173 97				
	Toronto et Nipissingue	111 50				
	Grande-Jonction	85 40				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50				

Statistique des Chemins de fer.

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transporté.	Nombre de tonnes de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
2	266	30	391	19	2		
3	66,189	57,513	129,863	24	17	3	
4	25,000	20,473	14,599	20	15	4	
5	30,132	42,290	8,638			5	
6	21,952	9,660	8,363			6	
7	37,601	3,996	7,155			7	
8	543,921	134,855	553,713	35	15	8	
9	124,634	33,665	56,975	25	15	9	
10	4,574,407	623,342	3,174,065	40	20	10	
11	5,641,880	1,297,732	1,264,575	25	15	11	
	307,421	139,389	51,064	20	14		
12	18,423,631	3,150,684	4,058,575	27	17	12	
13	30,000	6,898	10,726	18	18	13	
14	9,500	8,590	350	25	20	14	
15	150,000	53,602	72,500	20	15	15	
16	50,600	12,836	11,338	17	17	16	
17	10,332	16,739	9,111			17	
18	143,530	23,421	453,853	20	20	18	
19	71,496	20,866	48,148	25	20	19	
20	16,794	6,621	11,104	16	16	20	
21	163,005	104,013	89,312	25	18	21	
22	122,496	38,548	52,834	20	12	22	
23		5,390	23,139			23	
24	22,488,233	5,899,096	8,249,038	30	18	24	

N° 4.—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.				
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.	
	Victoria	53 25					
	Nord	205 48					
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37					
	Hamilton et Nord-Ouest	173 90					
	Norfolk-Sud	17 00					
	Cobourg, Blairton et Marmora	18 00					
	Jonc. de Madoc à Bridgewater	8 75					
	Union Jacques-Cartier	6 50					
25	Tunnel Saint-Clair	2 22					
26	Grand-Oriental	13 00					
	Montréal et Sorel	44 67					
27	Grand-Nord	25 00			5,008	5,008	
28	Grand-Central du Nord-Ouest	50 93	114	2,672	5,762	8,548	
29	Hereford	53 00	41,300	47,460	in foregoing	88,760	
30	Joggins	12 00		1,500		13,000	
31	Kent-Nord	34 00			18,366	18,366	
32	Kingston et Pembroke	112 75	95,000		120,000	215,000	
33	L'Assomption	3 00			3,960	3,960	
34	Lac Érié et Rivière Détroit	42 00	48,500	14,500	23,788	86,788	
35	Colonisation du Lac Témiscamingue	15 50					
36	Basses-Laurentides	39 50			14,980	14,980	
37	Manitoba et Nord-Ouest	234 50					
	Saskatchewan et Ouest	15 47	249 97	89,656	65,759	5,328	160,743
38	Vallée de la Massawippi	34 00	72,286	113,013	15,146	200,445	
39	Montréal et Lac Maskinongé	13 00					
40	Montréal et Ottawa	16 00			11,564	11,564	
41	Montréal, Portland et Boston	40 60	25,338	18,096	7,552	50,986	
42	Montréal et Jonction du Vermont	23 60	85,016	103,318	3,610	191,944	
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr. Edouard	36 00	4,140	7,952	22,704	34,796	
44	Pacifique-Nord et Manitoba	264 50	101,744	110,053	34,840	246,637	
45	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		12,800		12,800	
46	Central de la Nouvelle-Ecosse	73 50			61,860	61,860	
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau	30 00			6,086	6,086	
48	Pontiac et Renfrew	4 25					
49	Pontiac et Jonction du Pacifique	61 00			42,254	42,254	
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	254 00		363	52,605	52,968	
51	Québec et Lac Saint-Jean	196 00	104,455	79,898	in foregoing	184,353	
52	Québec-Central	153 50	143,418	104,198	47,824	295,440	
53	Québec, Montmorency et Charlevoix	21 00	47,153	4,116		51,269	
54	Salisbury et Harvey	45 00			33,319	33,319	
55	Ligne Riveraine	82 50			56,332	56,332	
56	Shuswap et Okanagan	50 79			3,060	3,060	
57	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00	38,514	41,291	19,838	99,643	
58	Sainte-Catherine et Niagara Central	12 35	12,000		6,000	18,000	
59	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer	1 75					
60	Saint-Laurent et Adirondack	20 22	11,721	5,580	8,085	25,386	
61	Sud-Est	147 40					
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	209 10	245,377	276,528	69,250	591,155	
62	Témiscouata	113 00	1,130		70,238	71,368	
63	Mille-Iles	4 08	13,392	2,512	5,024	20,928	
64	Comtés de l'Ouest	87 00	53,622	2,610	36,533	92,765	
65	Windsor et Annapolis	87 50					
	Embranchement de Windsor	32 00	119 50	134,406	122,999	in foregoing	257,405
	Total	14,587 89	15,237,093	24,399,014	4,812,361	44,448,468	

nombre de milles parcourus, etc.—Fin.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
					25	
					26	Non exploité durant les 12 mois derniers.
5,008	3,730	5,337			27	Traction des convois par le ch. de fer Can. du Pacifique.
8,993	2,443	7,171	23	19	28	
88,760	13,625	78,126			29	
17,000	10,147	51,393	15	15	30	
18,366	4,025	12,132	18	18	31	
260,000	46,273	78,682	25	18	32	
3,960	6,079	1,064	15	15	33	
130,185	73,739	138,540	35	25	34	
		2,192			35	
	4,421	5,529	20	20	36	Pour 6 mois expirés le 30 juin 1892.
204,366	32,227	80,193	27	15	37	
200,445	68,187	152,278	24	12	38	
					39	La compagnie n'a pas répondu aux nombreuses demandes pour rapport.
14,065	23,205	2,480	20	20	40	
50,986	51,406	20,666	23	12	41	
191,944	119,964	728,123	30	12	42	
37,499	17,440	34,016	20	18	43	
289,129	45,497	121,131	25	13	44	
13,600		154,570			45	
61,860	51,347	16,067	20	20	46	
6,086	10,075	5,421	25	25	47	
		4,917			48	
					49	
45,016	16,894	19,028	20	20	50	
53,542	5,356	12,556			51	
225,507	84,736	111,497	22	12	52	
316,001	127,858	138,950	25	15	53	
52,808	190,875	4,996	20	15	54	
36,721	10,757	24,056			55	
57,897	13,042	12,646	24		56	
3,060	1,287	2,400			57	
99,643	131,638	742,305	23	12	58	
18,000	25,719	41,620	25	20	59	
	117,659	127,224			60	Exploité par le ch. de fer du Pac. Can.
25,890	9,935	6,581	30	15	61	Exploité par le ch. de fer Vermont-Central du 11 janvier au 30 juin 1892.
681,559	241,639	566,297	28	18	62	
					63	
72,300	16,921	24,294	20	17	64	
20,928	19,306	16,763	15	15	65	
109,734	68,063	23,979	27	20	66	
257,405	154,607	119,915	22	14	67	
56,994,253	13,533,414	22,189,923				

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du fret transporté

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes	
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.		Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	174 12	6,760	676	14,421	252	205	
2	Albert-Sud	17 00						
	Embranch. de Harvey	3 00						
3	Cie de Navig., Baie de Quinté.	3 50						
	Kingston, Napanee et de l'Ouest.	56 45	48,520	4,755	160,800	4,020	217	
4	Brantford, Waterloo et Lac Érié.	17 00	5,640	564	90,000	2,700	24	
5	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45 00	6,954	695	30,011	970	3,322	
6	Bouctouche et Moncton.	32 00						
7	Calgary et Edmonton.	253 97	5,147	514	47,585	973	670	
8	Canada-Atlantique.	138 00	207,520	20,752		87,330		
	Comtés du Centre.	21 00						
9	Canada-Est.	127 00	45,035	4,503	49,225	838	1,075	
10	Canada-Sud.	378 91	1,696,050	169,605	29,520,116	689,244		
11	Ch. de fer de l'Etat—							
	Intercolonial.	1,141 00	954,015	95,401	3,776,677	79,040	87,889	
	Ile du Prince-Edoard.	210 60	15,633	1,564	620,465	10,649	8,541	
12	Pacifique Canadien	3,563 40						
	Atlantique et Nord-ouest.	182 50						
	Colonisation, Manitoba et du Sud-ouest.	217 80						
	Rive-Nord	205 50						
	St-Laurent et Ottawa.	58 40						
	Toronto, Grey et Bruce.	191 30						
	Ontario et Québec.	463 80						
	Credit-Valley.	175 10	5,533 88	2,355,433	235,542	28,528,163	724,868	335,954
	Pacifique d'Ontario-Ouest.	26 60						
	Jonction de Guelph.	15 00						
	St-Jean et Maine.	91 80						
	Nouveau-Brunswick.	175 68						
	Nouv-Brunswick et Canada.	117 20						
	Frédéricton.	22 10						
	Colombie et Kootenay.	27 70						
13	Caraquet.	68 00	5,000	500	5,000	87	50	
14	Carillon et Grenville.	13 00						
15	Ontario Central.	104 00	18,200	1,820	92,000	2,760	2,140	
16	Central du Nouveau-Brunswick.	74 66						
17	Vallée de la Cornwallis.	14 00	2,660	266		47	14	
18	Cie de ch. de f. et de houill., Cumberland	46 00	13,424	1,342	9,848	167	17	
19	Comté de Drummond.	62 81	1,370	137				
20	Elgin, Petitoctiac et Havelock.	28 00	2,970	297	3,907	66	1,202	
21	Erié et Huron.	75 75	150,803	15,080	484,852	13,790	5,249	
22	Esquimalt et Nanaimo.	78 00	2,700	300	1,064	56	2,984	
23	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéric-ton et Ste-Marie.	1 33						
24	Grand-Tronc.	883 25						
	Buffalo et Lac Huron.	162 00						
	G. T., Baie Georgienne et Lac Érié.	172 75						
	Jonct'n de Montréal et Champlain.	61 75						
	Jonc. Beauharnois.	19 50						
	Grand-Oriental.	540 75						
	London et Port-Stanley.	23 84						
	Wellington, Grey et Bruce.	168 13						
	London, Huron et Bruce.	69 01						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.	34 78						

pour l'année terminée le 30 juin 1892.

Numéro.	Observations.	Total du poids transporté.	Tous autres articles.	Articles manufacturés.	Bois de chauffage		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Tonn'x.
					Cordes.	Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	
1	*Y compris 129,666 tonnes de houille.	135,356	129,896	2,113			175	1,122,000	2,244
2		391	1					172,000	390
3		129,863	42,862	12,856	12,269	24,539	1,086	26,430,000	39,745
4		14,599	8,600	650	984	1,291	25	451,200	769
5		8,638	1,019	3,997			1,060	582,000	897
6		8,363	3,167		3,480			5,865,000	1,716
7		7,155	935	3,165			280	1,009,368	1,288
8		553,713	113,994	17,067	67,338		2,872		244,360
9	*Y compris 2,530 tonnes d'écorce de pruche.	56,978	14,441	6,791	5,601	7,001	456	15,597,777	*22,948
10		3,174,065	1,378,360	425,638	36,070		173,403	301,745	301,745
11		1,264,575	527,151 plus haut	309,328	22,156	11,078	12,156	175,474,340	219,343
		51,064		25,842	1,962	3,809	904	5,570,441	8,296
12		4,058,575	852,646	1,020,558	131,367	232,787	95,475	685,093,916	896,699
13	*Y compris 300 tonnes de billots.	10,726	2,564	500	750		25	4,000,000	+6,300
14		350	175	75			100		500
15		72,500	41,620	17,480	6,500		1,220	8,600,000	1,100
16	*Y comp. 627 ton. de houille. +Y comp. bois de chauffage.	11,338	*5,465						+5,873
17		9,111	5,665	2,415	7	10	8	463,000	700
18		453,853	*431,616	5,525	11,932	18,840	8	12,156,000	15,195
19		48,148	plus haut	17,792			204	9,585,000	11,175
20		11,104	580	7,400	480	600	348	5,920,000	7,400
21		89,312	28,085	700	338		1,421	22,112,833	28,026
22		52,834	23,044	16,974	4,973	7,284	895	2,953,681	4,281
23	Non classifié.	23,139							

N° 5.—ÉTAT SOMMAIRE du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus	Farine.		Grain.		Bes Numéro.
			Barils.	Tonn'x.	Boisseaux.	Tonn'x.	
	Jonction de Waterloo.....	10 25					
	Midland.....	173 97					
	Toronto et Nipissingue.....	111 50	3,157 63	5,833,750	583,375	60,407,600	1,510 190
	Grande-Jonction.....	85 40					2,270,070
	Whitby, Port-Perry et Lind- say.....	46 50					
	Victoria.....	53 25					
	Nord.....	205 48					
	Nord et Jonc. du Pacifique.....	111 37					
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90					
	Norfolk-Sud.....	17 00					
	Cobourg, Blairton et Mar- mora.....	18 00					
	J'n de Madoc à Bridgewater.....	8 75					
	Union Jacques-Cartier.....	6 50					
25	Tunnel de Saint-Clair.....	2 22					
26	Grand-Oriental.....	13 00					
	Montréal et Sorel.....	44 67					
27	Grand-Nord.....	25 00	3,770	377			5,800
28	Grand-Nord-Ouest Central.....	50 93	980	98			200
29	Herford.....	53 00	5,965	597	10,020		354
30	Joggins.....	12 00	2,404	262	13,990		263
31	Kent-Nord.....	34 00	5,321	532	15,485		2,925
32	Kingston et Pembroke.....	112 75	6,150	615	86,500		
33	L'Assomption.....	3 00	475	50			2,702
34	Lac Érie et Rivière Détroit.....	42 00	3,000	324			
35	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15 50					
36	Basses-Laurentides.....	39 50	1,294	129			
37	Manitoba et Nord-Ouest.....	234 50	249 97	33,862	3,386	1,854,160	49,724
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47					6,383
38	Vallée de la Massawippi.....	13 00	34 00	6,400	640		5,410
39	Montréal et Lac Maskinonge.....	16 00	840	82	3,222		77
40	Montréal et Ottawa.....	40 60					35
41	Montréal, Portland et Boston.....	23 60	429,590	42,959	4,689,593	138,343	
42	Montréal et Jonction du Vermont.....	36 00	17,346	1,734	16,731	285	1,546
43	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.....	264 50	8,140	814	1,810,250	50,687	1,444
44	Pacifique-Nord et Manitoba.....	5 50					
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	73 50	1,237	123			43
46	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	30 00	1,075	108	7,270	144	7
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	4 25					
48	Pontiac et Renfrew.....	61 00	9,055	906	208,391	4,078	2,105
49	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	254 00	5,034	504	62,024	1,900	1,194
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	196 00	16,739	1,674	21,534	431	707
51	Québec et Lac Saint-Jean.....	153 50		7,421		1,261	
52	Québec-Central.....	21 00	1,545	155	5,646	142	59
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	45 00					92
54	Salisbury et Harvey.....	82 50	21,500	2,100	4,400		305
55	Ligne Riveraine.....	50 79					
56	Shuswap et O'Kanagan.....	43 00	445,380	44,538	4,629,966	136,584	
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	12 35	12,543	1,254	6,096		183
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	1 75					
59	Pont de St-Jean et prolong. de ch. de fer.....	20 22					
60	Saint-Laurent et Adirondack.....						

fret transporté, etc.—Suite.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Observations.
	Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	Tonn'x.				
454,014	718,553,500	1,026,505	620,536	310,268	570,048	3,794,638	8,249,038	24
94	180,000	270	940	1,410	280	3,000	5,337	27
363	20,511,330	732	4,484	7,786	461	37,952	78,126	29
3		217			1,026	*49,531	51,393	30
10		4,200		1,675	3,052	2,400	12,132	31
60	13,980,000	20,970	9,726	17,955	32,857	3,300	78,682	32
	123,000	184	10	15	116	699	1,064	33
1,606		18,581	3,587	5,919	6,674	102,734	138,540	34
						2,192	2,192	35
	2,412,000	2,412	1,512	2,268		720	5,529	36
3,094	4,917,000	7,375	952	1,906	12,216	2,492	80,193	37
1,290		38,245			675	*106,018	152,278	38
22	98,653	131	134	229	1,607	332	2,480	39
						*20,666	20,666	41
203,874	22,329,333	33,494				+309,453	728,123	42
113	7,696,000	11,544	819	1,228	1,269	17,843	34,016	43
647	2,820,000	4,934	13,500	20,202	8,970	34,877	121,131	44
20	8,016,000	12,024	1,440	2,680		+154,570	154,570	45
4	736,000	1,025	16	30	1,032	1,220	16,067	46
						5,421	5,421	47
243	418,000	736	2,115	*3,348	1,929	*4,917	4,917	48
782	1,724,583	1,972	1,077	1,616	2,903	2,879	19,028	49
138	32,544,000	42,820	27,350	44,033	7,467	14,934	12,556	50
4,438		62,993		1,132	3,302	*58,403	111,497	51
							138,950	52
53	327,633	480	905	931	1,048	2,187	4,996	53
63	3,957,000	5,200	309	487	1,475	24,056	24,056	54
210						3,229	12,646	55
201,165	24,248,666	36,373				2,190	2,400	56
1		1,863	92	168	6,165	*323,645	742,305	57
								58
							41,620	59
							127,224	60
						6,581	6,581	60

N° 5.—ÉTAT sommaire du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes- Nombre.
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	
61	Sud-Est..... 147'70 } Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61'40 }	209'10	267,804	26,780	4,843,073	115,515	16,192
62	Témiscouata.....	113'00	16,411	1,641	15,779	355	315
63	Mille-Îles.....	4'08	3,550	355	14,834	289	3,060
64	Comtés de l'Ouest.....	87'00	11,288	1,129	2,096	39	423
65	Windsor et Annapolis..... 87'50 } Embranchement de Windsor. 32'00 }	119'50	53,183	5,518	.....	.....	.....
	Total.....	14,587'89	.....	1,284,493	.....	3,645,830	.....

Statistique des Chemins de fer.

fret transporté, etc.—Fin.

Numéro.	tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
		Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.					
	3,922	90,118,880	117,656	15,317	22,976	107,772	171,676	566,297	61	
	157	4,297,500	6,446	5,710	8,965	531	6,199	24,294	62	
	337	1,622,000	2,434	.....	.....	9,810	3,538	16,763	63	
	155	9,571,000	13,055	1,998	2,760	5,336	1,505	23,979	64	
	2,494	8,483,745	12,726	1,587	2,380	28,664	*68,133	119,915	65	*Minéraux, pommes, pommes de terre et foin.
	1,171,493	.....	3,338,854	.....	895,522	2,708,672	9,145,059	22,189,923		

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.		Transport du fret.		Malle-poste et fret par messageries.	
			\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90						
	Norfolk-Sud.....	17 00						
	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18 00						
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8 75						
	Union Jacques-Cartier.....	6 50						
25	Tunnel Saint-Clair.....	2 22	20,007 00		114,719 68			
26	Grand-Oriental.....	13 00						
	Montréal et Sorel.....	44 67						
27	Grand-Nord.....	25 00	1,488 14		1,964 16		200 00	
28	Grand-Nord-Ouest Central.....	50 93	3,066 00		11,409 21		175 74	
29	Hereford.....	53 00	8,473 73		33,167 50		998 52	
30	Joggins.....	12 00	2,901 19		14,964 21		278 20	
31	Kent-Nord.....	34 00	3,167 95		6,125 37		861 84	
32	Kingston et Pembroke.....	112 75	34,346 36		91,089 79		8,553 34	
33	L'Assomption.....	3 00	1,058 00		301 99		259 25	
34	Lac Érié et Rivière Détroit.....	42 00	28,414 59		52,759 92		4,967 66	
35	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15 50	8,766 89		21,755 77			
36	Basses-Laurentides.....	39 50	1,155 19		3,356 16			
37	Manitoba et Nord-Ouest.....	34 50						
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47	249 97	61,504 83	155,352 13	10,466 14		
38	Vallée de la Massawippi.....	34 00	57,675 33		99,752 41		1,971 90	
39	Montréal et Lac Maskinongé.....	13 00						
40	Montréal et Ottawa.....	16 00	5,588 26		1,616 29		367 17	
41	Montréal, Portland et Boston.....	40 60	16,258 99		21,976 16		2,310 79	
42	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60	52,784 91		106,574 34		6,537 97	
43	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.....	36 00	5,992 07		13,658 44		1,167 57	
44	Pacifique-Nord et Manitoba.....	264 50	66,506 59		190,240 43		4,862 09	
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50		33,450 00				
46	Nouvelle-Ecosse Central.....	73 50	26,171 46		18,269 28		1,145 28	
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	30 00	4,433 05		4,534 68		126 12	
48	Pontiac et Renfrew.....	4 25			504 40			
49	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61 00	12,169 12		18,782 65		2,342 90	
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	254 00	18,546 20		35,067 59		2,630 73	
51	Québec et Lac Saint-Jean.....	196 00	43,497 06		97,436 35		7,006 36	
52	Québec Central.....	153 50	116,441 43		153,036 33		9,951 34	
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21 00	35,770 00		4,294 69			
54	Salisbury et Harvey.....	45 00	5,992 22		12,911 65		2,468 03	
55	Ligne Riveraine.....	82 50	16,624 61		14,958 12		3,059 20	
56	Shuswap et Okanagan.....	50 79	3,160 25		5,743 14		227 35	
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	14,915 00		28,531 49		4,818 72	
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	5,901 62		13,524 06		195 37	
59	Pont de Saint-Jean et prolongem. du ch. de fer.....	1 75	24,350 60		39,945 62		1,298 37	
60	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 22	4,959 24		5,158 51			
61	Sud-Est.....	147 70						
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	61 40	209 10	171,814 21	391,134 41	17,712 41		
62	Témiscouata.....	113 00	14,747 87		25,195 21		6,575 03	
63	Mille-Iles.....	4 08	3,913 09		10,967 37		1,501 11	
64	Comtés de l'Ouest.....	87 00	65,600 49		23,555 84		7,709 69	
65	Windsor et Annapolis.....	87 50						
	Embranchement de Windsor.....	32 00	119 50	136,854 45	148,621 38	13,683 33		
	Total.....	14,587 89	14,788,465 57	33,230,121 75	1,995,059 75			

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Suite.

Antressources.	Recettes brutes.		Recettes nettes.		Prop. des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
	\$	cts.	\$	cts.					p. c.	Cents.
		134,726 68*		73,481 26	220		25	[et locomotives, * Péages sur wagons à voyageurs et à fret.
							26	Non en exploitation durant les 12 mois.
		3,652 30		271 54	108	72 93	27	
		14,650 95		4,372 97	77	171 40	28	
		42,644 75		8,559 31	83	48 04	29	
	173 20	18,316 80		7,829 77	175	140 90	30	
		10,155 16		2,162 36	127	55 29	31	
	17,495 24	151,484 73		32,416 37	127	70 45	32	
		21 00		1,640 24	86	41 42	33	
		86,142 17		26,960 59	145	98 10	34	[vois non donné
	237 43	30,760 09		10,563 85	152		35	Nombre de milles parcourus par les con
		4,511 35		17 67	100	30 11	36	Pour six mois expirés le 30 juin 1892
	10,509 70	237,832 80		19,986 14	109	147 96	37	
	4,229 22	163,628 86		30,884 58	123	81 63	38	
							39	
	132 07	7,703 79		1,103 58	87	66 62	40	
		39,945 94		2,936 06	108	78 34	41	
		165,897 22		27,684 06	120	86 43	42	
		20,818 08		5,581 54	136	59 33	43	
	530 83	262,139 94		5,753 58	98	106 28	44	
		33,450 00		47 92	99	261 33	45	
	719 32	46,305 34		10,205 44	128	74 85	46	
		9,093 85		539 66	106	149 42	47	
		504 40		1,676 41	23		48	Nombre de milles parcourus par les con
	11,714 35	45,009 02		14,858 96	149	106 52	49	vois non donné.
		56,294 52		10,582 18	123	106 28	50	
	1,994 73	149,934 50		5,454 32	104	81 33	51	
		233,370 50		87,481 51	145	95 91	52	
		5,353 00		45,417 69	149	88 58	53	
		1,523 33		22,895 23	98	68 72	54	
		260 16		34,902 09	76	61 96	55	
		9,130 74		2,130 74			56	Chiffre des frais d'exploitation non donné.
		48,265 21		8,894 66	84	48 44	57	Ligne en mains de l'entrepreneur.
	943 21	20,564 26		4,013 42	124	114 24	58	[vois non donné.
		65,594 59		44,659 13	313		59	Nombre de milles parcourus par les con
		10,117 75		5,868 72	63	39 85	60	Du 11 janvier au 30 juin 1892.
	10,058 51	590,719 54		32,259 84	106	99 93	61	
	in former.	46,518 11		39 27	100	65 18	62	
	2,086 75	18,468 32		7,671 59	171	88 25	63	
	953 93	97,819 95		20,486 66	126	105 45	64	
	2,759 81	301,918 97		106,014 10	154	117 29	65	
	1,672,121 35	51,685,768 42		15,197,539 91				

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	cts.	\$	cts.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.....	174 12	30,817	93	57,725	00
2	Albert-Sud.....	17 00				
	Embranchement Harvey.....	3 00			177	86
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté.....	3 50				
	Kingston, Napanee et Western.....	56 45	20,260	51	28,935	57
4	Brantford, Waterloo et Lac Érié.....	17 00	2,336	20	4,668	42
5	Brookville, Westport et Sault Sainte-Marie.....	45 00	2,489	88	3,984	00
6	Bouctouche et Moncton.....	32 00	4,799	58	3,208	73
7	Calgary et Edmonton.....	253 97	12,740	18	11,068	93
8	Canada-Atlantique.....	138 00				
	Comtés du Centre.....	21 00	57,016	85	137,686	18
9	Canada-Est.....	127 00	17,507	59	23,276	90
10	Canada-Sud.....	378 91	495,458	47	970,803	58
11	Chemins de fer du gouvernement canadien—					
	Intercolonial.....	1,141 00	1,007,935	40	1,148,199	20
	Ile du Prince-Edouard.....	210 60	145,820	89	66,772	79
12	Canadien du Pacifique.....	3563 40				
	Atlantique et Nord-Ouest.....	132 50				
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....	217 80				
	Rive-Nord.....	205 50				
	Saint-Laurent et Ottawa.....	58 40				
	Toronto, Grey et Bruce.....	191 30				
	Ontario et Québec.....	463 80	2,509,857	78	4,211,725	04
	Crédit-Valley.....	175 10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26 60				
	Jonction de Guelph.....	15 00				
	Saint-Jean et Maine.....	91 80				
	Nouveau-Brunswick.....	175 68				
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	117 20				
	Frédéricton.....	22 10				
	Colombie et Kootenay.....	27 70				
13	Caraquette.....	68 00	6,942	85	6,429	00
14	Carillon et Grenville.....	13 00			751	19
15	Ontario-Central.....	104 00	29,473	15	23,120	80
16	Central du Nouveau-Brunswick.....	74 66	10,396	48	10,792	17
17	Vallée de la Cornwallis.....	14 00	2,588	71	4,063	99
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....	46 00	18,964	97	19,982	63
19	Comté de Drummond.....	62 81	8,498	27	12,067	35
20	Elgin, Petitediac et Havelock.....	28 00	3,192	80	3,821	05
21	Erié et Huron.....	75 75	18,881	46	24,187	71
22	Esquimalt et Nanaimo.....	78 00	132,326	38	39,142	83
23	Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Ste-Marie.....	1 33				
24	Grand-Tronc.....	883 25				
	Buffalo et Lac Huron.....	162 00				
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Érié.....	172 75				
	Montréal et Jonction Champlain.....	61 75				
	Jonction Beauharnois.....	19 50				
	Grand-Occidental.....	540 75				
	London et Port-Stanley.....	23 84				
	Wellington, Grey et Bruce.....	168 13				
	London, Huron et Bruce.....	69 01				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34 78				
	Jonction Waterloo.....	10 25				
	Midland.....	173 97	2,340,587	24	4,537,376	58
	Toronto et Nipissingue.....	111 50				
	Grande-Jonction.....	85 40				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....	46 50				
	Victoria.....	53 25				
	Nord.....	205 48				
	Nord et Jonction du Pacifique.....	111 37				
	Hamilton et Nord-Ouest.....	173 90				
	Norfolk-Sud.....	17 00				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Numéro.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
1	9,690	80,702	178,936	91 43	1	
2	16	61	255	96 06	2	
3	6,036	28,631	83,863	126 70	3	
4	194	5,405	12,604	50 42	4	
5	plus bas	15,007	21,481	72 85	5	
6	463	9,487	17,959	81 81	6	
7	1,662	7,286	32,757	87 34	7	
8	37,044	137,529	360,277	80 07	8	
9	2,793	16,228	59,806	49 22	9	
10	575,387	1,348,999	3,390,649	96 30	10	
11	452,683	830,559	3,439,377	73 13	11	
	18,368	58,744	289,706	119 35		
	808,365	4,911,177	12,441,126	87 03	12	
	751	6,957	21,080	73 96	13	
		3,564	3,564	39 60	14	
	4,204	49,451	106,249	70 83	15	
	1,386	6,203	28,778	56 87	16	
	65	3,538	10,256	102 33	17	
	4,049	11,221	54,218	85 77	18	
	913	13,061	34,540	48 31	19	
	164	3,123	10,301	61 34	20	
	3,682	29,670	76,422	56 23	21	
	14,548	48,439	234,456	191 39	22	
		1,750	1,750		23	
	1,366,310	4,545,962	12,790,237	76 39	24	

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			.\$	cts.	.\$	cts.
	Cobourg, Blairton et Marmora.....	18 00				
	Jonction de Madoc à Bridgewater.....	8 75				
	Union Jacques-Cartier.....	6 50				
25	Tunnel de Saint-Clair.....	2 22	9,489	11	35,066	46
26	Grand-Occidental.....	13 00				
	Montréal et Sorel.....	44 67				
27	Grand-Nord.....	25 00	2,580	76		
28	Grand Nord-Ouest Central.....	50 93	3,805	58	4,465	71
29	Hereford.....	53 00	24,227	80	14,052	04
30	Joggins.....	12 00	2,946	62	4,126	09
31	Kent-Nord.....	34 00	1,349	30	4,081	25
32	Kingston et Penbroke.....	112 75	38,146	11	40,232	86
33	L'Assomption.....	3 00			861	24
34	Lac Érié et Rivière Détroit.....	42 00	11,141	04	20,743	16
35	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15 50				
36	Basses-Laurentides.....	39 50	1,621	65	1,343	80
37	Manitoba et Nord-Ouest.....	234 50				
	Saskatchewan et Ouest.....	15 47	66,004	66	61,150	67
38	Vallée de la Massawippi.....	34 00	31,614	92	48,072	58
39	Montréal et Lac Maskinongé.....	13 00				
40	Montréal et Ottawa.....	16 00	2,844	11	3,595	13
41	Montréal, Portland et Boston.....	40 60	16,247	25	10,675	84
42	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60	28,594	66	42,794	93
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00	7,009	45	5,069	38
44	Pacifique-Nord et Manitoba.....	264 50	99,728	42	72,993	62
45	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50	4,710	00	14,105	60
46	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	73 50	17,304	27	9,270	30
47	Vallée d'Ottawa et Gatineau.....	30 00	3,153	55	2,213	77
48	Pontiac et Renfrew.....	4 25	1,286	40	894	41
49	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	61 00	13,727	75	6,707	45
50	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.....	254 00	17,578	49	16,981	26
51	Québec et Lac Saint-Jean.....	196 00	38,878	09	52,959	36
52	Québec-Central.....	153 50	52,326	11	52,912	62
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21 00	7,498	23	10,362	73
54	Salisbury et Harvey.....	45 00	8,809	73	6,615	72
55	Ligne Riveraine.....	82 50	19,985	97	12,269	13
56	Shuswap et Okanagan.....	50 79				
57	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	19,521	61	16,793	66
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	4,111	24	4,491	27
59	Pont de Saint-Jean et Prolongement de chemin de fer.....	1 75	1,326	66		
60	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 22	5,255	45	5,486	15
61	Sud-Est.....	147 70				
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent.....	61 40	97,853	20	206,475	10
62	Témiscouata.....	113 00	12,943	33	14,001	69
63	Mille-Îles.....	4 08	1,671	58	3,736	19
64	Comtés de l'Ouest.....	87 00	36,174	63	18,427	60
65	Windsor et Annapolis.....	87 50				
	Embranchement de Windsor.....	32 00	88,233	96	45,226	72
		14,587	7,678,739	44	12,218,471	80

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Fin.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
plus haut	16,689 85	61,245 42		25	
	800 00	3,380 76	67 50	26	Non exploité durant les 12 dernier mois.
	287 96	19,023 92	222 55	27	Les trains circulent sur la voie du C.C.P.
	1,439 75	51,204 06	57 68	28	
	643 05	2,771 27	80 67	29	
	400 00	7,992 80	43 52	30	
	5,725 34	34,964 05	119,068 36	31	
	42 35	786 39	1,904 16	32	
	3,735 43	23,561 95	59,181 58	33	
		20,196 24	20,196 24	34	Parcours des convois non donné.
		1,528 23	4,493 68	35	
	15,427 82	217,846 66	135 52	36	Pour 6 mois terminés le 30 juin 1892.
	9,004 48	44,052 30	66 22	37	
				38	
	2 45	2,365 68	8 07	39	
	2,144 56	7,942 23	37,009 88	40	
	8,835 78	58,057 79	138,213 16	41	
	368 59	2,789 12	15,236 54	42	
	13,556 49	81,614 99	267,893 52	43	
	2,080 00	12,602 32	33,497 92	44	
	70 00	9,455 35	36,099 90	45	
	362 99	2,823 88	8,554 19	46	
			2,180 81	47	Parcours des convois non donné.
	2,563 65	7,151 21	30,150 06	48	
	1,248 13	9,904 46	45,712 34	49	
	4,083 70	48,559 03*	144,480 18	50	
	15,552 92	75,097 34	195,888 99	51	*Y compris \$12,599.12 de péage au C.C.P.
	2,189 62	10,372 91	30,423 49	52	
	2,124 58	5,716 43	23,266 46	53	
	1,580 21	11,945 86	45,781 17	54	
		7,000 00	7,000 00	55	Possession. Non remis. Voie en mains de l'entrepreneur.
	1,040 06	19,804 54	57,159 87	56	
	300 30	7,648 03	16,550 84	57	
		19,608 80†	20,935 46	58	[pour exploitation.
	770 56	4,474 31	15,986 47	59	†Y compris \$18,128 chargées par le C.C.P.
	67,982 85	186,148 55	558,459 70	60	‡ Du 11 janvier au 30 juin 1892.
	1,784 99	17,748 83	46,478 84	61	
	56 54	5,332 42	10,796 73	62	
	5,741 70	16,989 36	77,333 29	63	
	11,977 00	50,467 19	195,904 87	64	
	3,491,907 16	13,099,110 11	36,488,228 51	65	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	174 12					
2	Albert-Sud	17 00					
	Embranchement d'Harvey	3 00					
3	Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie de Quinté	3 50	{ Employés				
	Kingston, Napanee et Oues	56 45	{ Autres				
4	Brantford, Waterloo and Lac Erié	17 00	{ Autres				
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	45 00					
6	Bouctouche et Moncton	32 00					
7	Calgary et Edmonton	253 97					
8	Canada-Atlantique	138 00	Employés		1		
	Comtés du Centre	21 00					
9	Canada-Est	127 00	{ Employés	2	2		1
			{ Autres			1	
10	Canada-Sud	378 91	{ Voyageurs			1	2
			{ Employés	1	9	1	8
			{ Autres	1			2
11	Chemin de fer de l'Etat— Intercolonial	1141 00	Employés		1		
	Ile du Prince-Edouard	210 60					
12	Canadien du Pacifique	3563 40					
	Atlantique et Nord-Ouest	182 50					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	217 80					
	Rive-Nord	205 50					
	Saint-Laurent et Ottawa	58 40					
	Toronto, Grey et Bruce	191 30	{ Voyageurs		4	4	9
	Ontario et Québec	463 80	{ Employés	10	30		20
	Credit-Valley	175 10	{ Autres		3	1	6
	Pacifique d'Ontario Oues	26 60					
	Jonction de Guelph	15 00					
	Saint-Jean et Maine	91 80					
	Nouveau-Brunswick	175 68					
	Nouveau-Brunswick et Canada	117 20					
	Frédéricton	22 10					
	Colombie et Kottenay	27 70					
13	Caraguet	68 00					
14	Carillon et Grenville	13 00					
15	Central-Ontario	104 00	{ Employés		2		
			{ Autres				
16	Central du Nouveau-Brunswick	74 66					
17	Vallée de la Cornwallis	14 00					
18	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland	46 00					
19	Comté de Drummond	62 81					
20	Elgin, Peticoodiac et Havelock	28 00					
21	Erié et Huron	75 75	Employés				
22	Esquimalt et Nanaimo	78 00	Employés			1	
23	Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie	1 33					
24	Grand-Tronc	883 25					
	Buffalo et Lac Huron	162 00					
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié	172 75					
	Montréal et Jonction de Champlain	61 75					
	Jonction de Beauharnois	19 50					
	Grand-Ouest	540 75					
	London et Port-Stanley	23 84					
	Wellington, Grey et Bruce	168 13					
	London, Huron et Bruce	69 01					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 78					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.	Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant et étant sur la voie.		Explosions.		Frap-pant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
																1
																2
																3
																4
																5
																6
																7
																8
																9
																10
																11
																12
																13
																14
																15
																16
																17
																18
																19
																20
																21
																22
																23

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Saillant à bord ou en bas des convois ou de la loc. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
				10 25	Jonction de Waterloo.	3157 63	Voyageurs. Employés. Autres.	5	1	6	5
173 97	Midland	8	32	2	5		
111 50	Toronto et Nipissingue.	3	3	7	8		
85 40	Grande-Jonction.						
46 50	Whitby, Port-Perry et Lindsay.						
53 25	Victoria.						
205 48	Nord.						
111 37	Nord et Jonction du Pacifique.						
173 90	Hamilton et Nord-Ouest.						
17 00	Norfolk-Sud.						
18 00	Cobourg, Blairton et Marmora.						
8 75	Madoc à Bridgewater.						
6 50	Union Jacques-Cartier.						
25	Tunnel de Saint-Clair.	2 22					
26	Grand-Oriental.	57 67					
	Montréal et Sorel.						
27	Grand-Nord.	25 00					
28	Grand-Nord-Ouest Central.	50 93	Employés				
29	Hereford.	53 00					
30	Joggins.	12 00					
31	Kent-Northern.	34 00					
32	Kingston et Pembroke.	112 75					
33	L'Assomption.	3 00					
34	Lac Erié et Rivière Détroit.	42 00	Autres				
35	Colonisation du Lac Témiscamingue.	15 50					
36	Basses-Laurentides.	39 50					
37	Manitoba et Nord-Ouest.	234 50 15 47					
	Saskatchewan et Ouest.						
38	Vallée de Massawippi.	34 00	Employés	1			
39	Montréal et Lac Maskinongé.	13 00	Autres.				
40	Montréal et Ottawa.	16 00					
41	Montréal, Portland et Boston.	40 60					
42	Montréal et Jonction du Vermont.	23 60	Voyageurs.	1			
43	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.	36 00	Employés				
44	Pacifique Nord et Manitoba.	264 50	Employés	1		1	
45	Nosbonsing et Nipissingue.	5 50					
46	Central, Nouvelle-Ecosse.	73 50					
47	Ottawa et Vallée de la Gatineau.	30 00	Autres				
48	Pontiac et Renfrew.	4 25					
49	Pontiac et Jonction du Pacifique.	61 00					
50	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	254 00	Employé				
51	Québec et Lac Saint-Jean.	196 00	Employés				
52	Québec-Central.	153 50	Employés.	1			
53	Québec, Montmorency et Charlevoix.	21 00	Autres				
54	Salisbury et Harvey.	45 00					
55	Ligne Riveraine.	82 50	Autres				
56	Shuswap et Okanagan.	50 79					
57	Stanstead, Shefford et Chambly.	43 00	Voyageurs	2			
58	Sainte-Catherine et Niagara-Central.	12 35	Employés				
59	Pont de Saint-Jean et Prolongement de chemin de fer.	1 75	Autres.				

Statistique des Chemins de fer.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Suite.

Numéro.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frap-pant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	24		2			4	148	1	2	1	7					1	2	4	15
25					2	5			29	30					9	20	38	240
26																	51	66
27																		
28																		
29																		
30																		
31																		
32																		
33																		
34																		
35																		
36																		
37																		
38																		
39																		
40																		
41																		
42																		
43																		
44																		
45																		
46																		
47																		
48																		
49																		
50																		
51																		
52																		
53																		
54																		
55																		
56																		
57																		
58																		
59																		

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
				60	Saint-Laurent et Adirondack.....	20 22	
61	Sud-Est.....147 70 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61 40	209 10	Voyageurs Employés. Autres..		4	1	
62	Témiscouata.....	113 00					
63	Mille-Iles.....	4 08	Employés. Autres..				
64	Comtés de l'Ouest.....	87 00					
65	Windsor et Annapolis.....87 50 Jonction de Windsor.....32 00	119 50					
		14,587 89		27	100	20	70

pour l'exercice terminé le 30 juin 1892—Fin.

A l'ou- vrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraille- ments.		Passant ou étant sur la voie.		Ex- plosions.		Frap- pant sur les ponts		Autres causes.		Totaux.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
																		60
	1				20	1	1							1	12	3	41	61
								1	2						1	1	3	62
									1								1	63
																		64
																		65
5	17	23	10	340	22	38	89	82	1	2	6	57	203	233	879			

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
NOUVELLE-ÉCOSSE.					
	Milles.	Pds.			
Cie houillère Intercoloniale.....	8'00	4'8½	4	168	
Cie houillère d'Acadie.....	3'00	4'8½	2	20	
Cie de fer de Londonderry.....	10'50	4'8½	2	9	
do.....	3'50	3'0	2	25	
	25'00		11	222	
CAP-BRETON.					
Old Bridgeport.....	0'38	4'8½			Matériel roulant fourni par la Cie de ch. de fer et de houille Internationale.
Association générale des mines— Sydney et Victoria.....	9'58	4'8½	3	217	
Sydney et Louisbourg.....	*43'00	3'00	4	279	2 wagons à voyageurs.
Gowrie.....	1'50	3'6	2	142	
Internationale.....	13'00	4'8½	4	240	3 do do 6 do plateforme. 1 chasse-neige.
Calédonia.....	1'00	4'8½	2	120	
	68'46		15	989	

* 32'00 milles non en exploitation.

Statistique des Chemins de fer.

N° 10. — ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.												
Albert (maintenant Salsbury et Harvey).....	* 29,665	45										
Albert-Sud.....					51,200	00						
Baie des Chaleurs.....					620,000	00						
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction.					22,400	00						
Jonction de Beauharnois.....					96,000	00						
*Brantford, Waterloo et Lac Érié.....					57,600	00						
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie					192,000	00						
Bouchouche et Moncton.....					102,400	00						
Canada-Atlantique.....					314,400	00						
Canada-Central.....					1,525,250	00						
Canadien du Pacifique.....					55,404,577	65						
Caraqueite.....					224,000	00						
Central du Nouveau-Brunswick.....					226,012	54						
Embranchement de Chatham (maintenant dans le Canada-Est).					24,439	84						
Colombie et Kootenay.....					112,000	00						
Vallée de la Cornwallis.....					44,800	00						
Compagnie de chemin de fer et de bouille de Cumberland.					201,920	00						
Comté de Drummond.....					92,400	00						
Dominion Lime Company.....					82,652	82						
Elgin, Pettoctidac et Havelock.....					96,000	00						
Erié et Huron.....					750,000	00						
Escumault et Nanaïmo.....					300,000	00						
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie.					15,142,633	33						
Grand-Tronc.....												
do Baie Georgienne et Lac Érié.....					48,000	00						
Grand-Oriental.....					229,500	00						
Grand-Nord.....					160,000	00						
Jonction de Guelph.....					51,200	00						
Embranchement de Harvey.....					9,600	00						
Hereford.....					156,800	00						
Intercolonial.....					53,949,933	65						
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P.....					156,800	00						
Ironclade, Bancroft et Ottawa.....					160,000	00						
Joggins.....					42,400	00						
Kent-Nord.....												
					* 58,334	27						

+ Lisses. * \$14,665.45 de lisses.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par le gouvernement—Suite.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Kingston, Napanee et de l'Ouest.							268,400 00					
Kingston et Pembroke.							48,000 00					
L'Assomption.							11,200 00					
Lac Érié et Rivière Détroit.							342,400 00					
Colonisation du Lac Tenosuingue.							240,200 00					
Leamington et Sainte-Claire (maintenant Canada-Sud)							51,200 00					
Basses-Laurentides.							217,600 00					
Vallée de Massawippi.							80,000 00					
Montréal et Lac Maskinongé.							42,200 00					
Montréal et Jonction de Champlain.							39,000 00					
Montréal et Ottawa.							192,000 00					
Montréal et Sorel.							112,000 00					
Montréal et Ouesl.							361,270 00					
Montréal et Ouesl.							118,400 00					
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.							40,000 00					
Cie de houille et de fer de New-Glasgow.							320,000 00					
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick (maintenant Canada-Est).							3,750,081 38					
Nord et Jonction du Pacifique.							1,320,000 00					
Central, Nouvelle-Ecosse.							256,000 00					
*Ontario et Québec.							99,200 00					
Montagne d'Orford.							320,000 00					
Ottawa et Vallée de la Gatineau.							320,000 00					
Colonisation de Parry-Sound.							128,000 00					
Pontiac et Jonction du Pacifique.							337,100 00					
Pontiac et Renfrew.							19,200 00					
Port-Arthur, Duluth et Ouesl.							271,200 00					
Ile du Prince-Edouard.							1,003,495 00					
Québec et Lac Saint-Jean.							96,000 00					
Québec-Central.							1,440,000 00					
Québec, Montmorency et Charlevoix.							1,440,000 00					
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.							146,400 00					
do							22,400 00					
Sainte-Catherine et Niagara-Central.							188,800 00					
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.							82,624 00					
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer.			500,000 00				375,000 00					
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup.							163,200 00					
Saint-Laurent et Adirondack.												
Compagnie de Tunnel Saint-Clair.												
Shuswap et Okanagan.												

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
Norfolk-Sud.							54,400 00					
Vallée de Steviacke et Lansdowne.							236,800 00					
Témiscouata.							670,800 00					
Mills-les.							54,400 00					
Vallée de la Tobique.							134,400 00					
Toronto, Grey et Bruce.							16,000 00					
Jonction de Waterloo.							35,200 00					
Pacifique d'Ontario-Ouest.							256,000 00					
Comtés de l'Ouest.							500,000 00					
Windsor et Annapolis.							1,089,674 00					
			16,030,633 05									132,052,672 88
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.												
Canada-Atlantique.							270,000 00					
Canada-Central.							1,479,000 00					
Canada-Sud.							147,888 65					
Ontario-Central.							126,500 00					
Cobourg, Blairton et Marmora.							18,740 00					
Credit Valley.			26,000 00				531,000 00					
Erié et Huron.							88,000 00					
Grande-Jonction.							182,500 00					
Baie Georgienne et Lac Érié.							386,000 00					
Hamilton et Nord-Ouest.							565,020 00					
Irondele, Baneroff et Ottawa.							30,000 00					
Kingston et Pembroke.							456,493 00					
London, Huron et Bruce.							178,630 07					
Midland.							168,350 20					
Nord.							196,188 00					
Colonisation de Parry-Sound.							148,500 00					
Port-Arthur, Duluth et Western.							240,000 00					
Toronto et Nipissingue.							106,212 00					
Jonction du Lac Simcoe.							65,000 00					
Toronto, Grey et Bruce.							376,282 00					
Victoria.							312,000 00					
Wellington, Grey et Bruce.							241,275 00					
Whitby, Port-Perry et Lindsay.							94,957 59					
			26,000 00									6,339,507 44
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.												
Baie-des-Chaleurs.							1,030,000 00					
Jonction de Beaufort.							185,000 00					
Canada-Atlantique.							200,000 00					
Grand-Oriental.							156,000 00					
Grand-Nord.							42,000 00					
Comité de Drummond.							549,000 00					
Hereford.							103,000 00					
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.F.)							391,122 02					

* A vec le Pacifique d'Ontario-Ouest. † Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

No. 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
ONTARIO—Suite.												
Township de Gleng...	Baie Georgienne et Lac Erié.					20,000 00						
Ville de Durham	do					32,000 00			929,000 00			
Cité de Belleville	(Grande-Jonction					150,000 00						
Village de Stealing	do					5,000 00						
Township de Rawdon	do					15,000 00						
do Seymour	do					365,000 00						
do Percy	do										50,000 00	
do Asptotel	do					8,000 00			213,000 00			50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph.	155,000 00										20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke.					170,000 00						
Cité de Kingston	do					318,000 00						
Village de Kenfrew	do					3,000 00			491,000 00			
Cité de Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest.					99,733 00						
Comté d'Halton	do					75,791 00						
Village de Georgetown	do					11,289 00						
Comté de Peel	do					30,374 00						
do	do					354,007 00						
Ville de Collingwood	do					12,084 00						
Township d'Innisfil	do					22,592 00						
do	do					22,740 00						
do	do					2,500 00						
do	do					10,000 00						
do	do					5,000 00						
do	do					8,000 00						
Village d'Alliston	do											
Cité de Hamilton	do					20,386 00						
Township de Nottawasaga	do										100,000 00	100,000 00
do Colchester-Sud	Lac Erié, Essex et Riv. Détroit.								675,596 00			
do Garfield	do											
Village de Kingsville	do								45,000 00			

Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac Simcoe	45,000 00										
do Nord.	do	20,000 00										
do Georgina.	do	20,000 00										
do Whitechurch	do	15,000 00							00,000 00			
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Sud du Canada	12,000 00										
Township de Morven	do	15,000 00										
Village de Comber	do	6,000 00										
Township de London	London, Huron et Bruce.	15,000 00										
do Stephen.	do	17,500 00										
do Osborne.	do	25,000 00										
do Hay	do	15,000 00										
do Goderich	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 Kincaid et Wigan	do	3,000 00										
Cité de London	do	100,000 00							311,500 00			
Township de Thorah	Midland	50,000 00										
Ville de Fort-Hope	do	80,000 00										
Township d'Orillia et Marchetash	do	12,500 00										
Ville d'Orillia	do	12,500 00										
Township de Tay	do	21,370 85										
Village de Onemee	do	2,000 00										
Township de Mara	do	12,500 00										
Ville de Peterborough	do	4,000 00							144,870 85			
do Napanee	*Napanee, Tamworth et Québec.	30,000 00										
Village de Newburgh	do	7,500 00										
Township de Canuden	do	80,000 00										
do Sheffield	do	15,000 00										
Cité de Kingston	do	75,000 00							157,500 00			
do Toronto	Nord.	100,000 00										
Comté de Simcoe	do	30,000 00										
Ville de Barrie	do	12,500 00										
do Orillia	do											
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do	99,480 00							241,980 00			390,000 00

* A présent Kingston, Napanee et Oues.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
ONTARIO— <i>Suite.</i>												
Ville de Smith's Falls	Ontario et Québec					25,000 00						
do Merrickville	do					10,000 00						
Township de Winchester-Ouest	do					15,000 00						
do Thamesford	do					2,500 00			52,500 00			
Ville de Port-Arthur.	Port-Arthur, Duluth et Ouest.					25,000 00						
Municipalité de Neebing	do					15,000 00			40,000 00			
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud					5,000 00						
Township de Charlotteville.	do					20,000 00						
do Walsingham-Sud	do					40,000 00						
St-Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central.	80,000 00		80,000 00						80,000 00		
Ville de Thorold	do									20,000 00		100,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00		200,000 00						60,000 00		
Ville de Prescott	do	100,000 00		100,000 00						30,000 00		90,000 00
do Gananoque	Mille-Isles.					150,000 00						
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue					10,000 00						
Township de Scarborough	do					30,000 00						
do Markham	do					50,000 00						
do Uxbridge.	do					10,000 00						
do Scott	do					50,000 00						
do Brock.	do					44,000 00						
do Eldon.	do					15,000 00						
do Bexley	do					15,000 00						
Townships de Luxton, Digby et Langford	do					12,500 00						
Ville d'Uxbridge	do					2,000 00						
Albion	Toronto, Grey et Bruce					40,000 00						
Caledon	do					45,000 00						
Mono	do					45,000 00						
Amaranth	do					30,000 00						
Arthur	do					35,000 00						
				388,500 00					388,500 00			

Statistique des Chemins de fer.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
Orangeville.	do					15,000 00						
Mount-Forest.	do					20,000 00						
Toronto.	do					350,000 00						
Comté de Grey (Groupe)	do					300,000 00						
Owen-Sound.	do					5,000 00						
Minto.	do					15,000 00						
Howick	do					35,000 00						
Gornie et Wroxeater	do					5,000 00						
Teeswater.	do					5,000 00						
Culbress.	do					38,000 00						
Turnbury	do					5,000 00						
Ville de Lindsay.	Victoria.					85,000 00						
Village de Fenelon-Falls	do					25,000 00						
Township de Verulam et Somerville	do					22,000 00						
Comté de Haliburton	do					54,000 00						
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo.					25,000 00						
do Peel	do					7,000 00						
Village d'Elmira.	do					10,000 00						
do Saint-Jacob	do					2,000 00						
Fergus	Wellington, Grey et Bruce.					10,000 00						
Peel	do					40,000 00						
Elora.	do					10,000 00						
Maryboro.	do					40,000 00						
Nichol	do					10,000 00						
Wallace	do					10,000 00						
Minto	do					35,000 00						
Bruce	do					65,000 00						
Howick.	do					278,000 00						
Listowell	do					20,000 00						
Grey	do					15,000 00						
Elma	do					35,000 00						
Morris	do					30,000 00						
Wawanosh-Ouest	do					30,000 00						
Ashfield	do					18,000 00						
Turnbury	do					10,000 00						
Kincardine	do					28,000 00						
Ville de Whitby	Whitby, Port-Ferry et Lindsay.					8,000 00						
Township de Whitby	do					70,000 00						
do Beach	do					15,000 00						
do Scougog	do					30,000 00						
Comté de Victoria	do					2,000 00						
Village de Port-Ferry	do					85,000 00						
Cie Manufacturière	do					20,000 00						
				535,000 00					682,000 00			
				222,094 93					222,094 93			
				9,056,541 78					9,056,541 78			817,500 00

N^o 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—Fin.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Total.	
								\$ cts.	\$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK.									
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, (Salisbury et Harvey)			40,000 00				40,000 00	
Paroisses de Covertale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00				30,000 00	70,000 00
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00				30,000 00	80,000 00
Comté de York	do								
Paroisse de Saint-George	*Grand-Sud.	2,000 00							
do Pennfield	do	500 00							
Lepreau	do	500 00	3,000 00						
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick.								
do Lynden	do			12,000 00				11,000 00	23,000 00
do	do			12,500 00				22,000 00	
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada.			13,000 00					47,500 00
do Frontenac	do								
do Saint-Stephen.	do								
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, Canada-Est.	20,000 00	20,000 00						13,000 00
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock.								
Cité de Saint-John	Saint-Jean et Maine								60,000 00
			23,000 00						233,500 00
NOUVELLE-ÉCOSSE.									
Comté de King	Vallée de Cornwallis			27,685 00					27,685 00
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest								150,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do								
Comté de Pictou	Chemin de fer New-Glasgow, Côte de fer et de houille.								4,000 00
do Pictou	Vallée Steviacke et Lansdowne.								8,000 00
									189,685 00

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Total.	
								\$ cts.	\$ cts.
MANTOBA.									
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique.			200,000 00				200,000 00	
Comté de Selkirk	do			35,000 00				35,000 00	
Township de Saint-André	do			35,000 00				35,000 00	
Ville de Morris	do			100,000 00				100,000 00	370,000 00
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest.			75,000 00				50,000 00	
Ville du Portage-la-Prairie	do			30,000 00				30,000 00	
do de Minnedosa	do			20,000 00				20,000 00	
Municipalité du Lac Plat	Municipalité du Lac Plat.			40,000 00				40,000 00	
do de Birtle	do			600 00				600 00	
do de Strathclair	do								
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00				10,000 00	215,600 00
									10,000 00
									595,600 00
									37,500 00
									25,000 00
COLOMBIE-BRITANNIQUE.									
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique								
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.									
Qu'Appelle	Montagne de Bois et Qu'Appelle.								

*Maintenant Ligne Riveraine.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, 30 juin 1893.—Fin.

SOMMAIRE.

	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.		Grand total.		
	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	16,030,633	05			132,052,672	88							148,083,305	93	
Ontario.....	26,000	00			6,339,507	44							6,365,507	44	
Québec.....	3,722,956	00			11,715,611	12							15,438,567	12	
Nouveau-Brunswick.....					4,317,346	81			300,000	00			4,617,346	81	
Nouvelle-Ecosse.....	50,000	00			2,125,995	87							2,175,995	87	
Manitoba.....	1,895,440	00			533,300	00							2,391,740	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
			21,688,029	05			167,121,984	12				300,000		179,109,963	17
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	535,000	00			9,056,541	78			817,500	00			10,409,041	78	
Québec.....	2,434,000	00			429,674	00			1,393,000	00			4,256,674	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			233,500	00			60,000	00			316,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					189,685	00			100,000	00			289,685	00	
Manitoba.....					595,600	00							595,600	00	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
Territoires du Nord-Ouest.....					25,000	00							25,000	00	
			2,992,000	00			10,567,500	78				2,370,500		15,930,000	78
			24,680,029	05			167,689,484	90				2,670,500		195,039,963	95